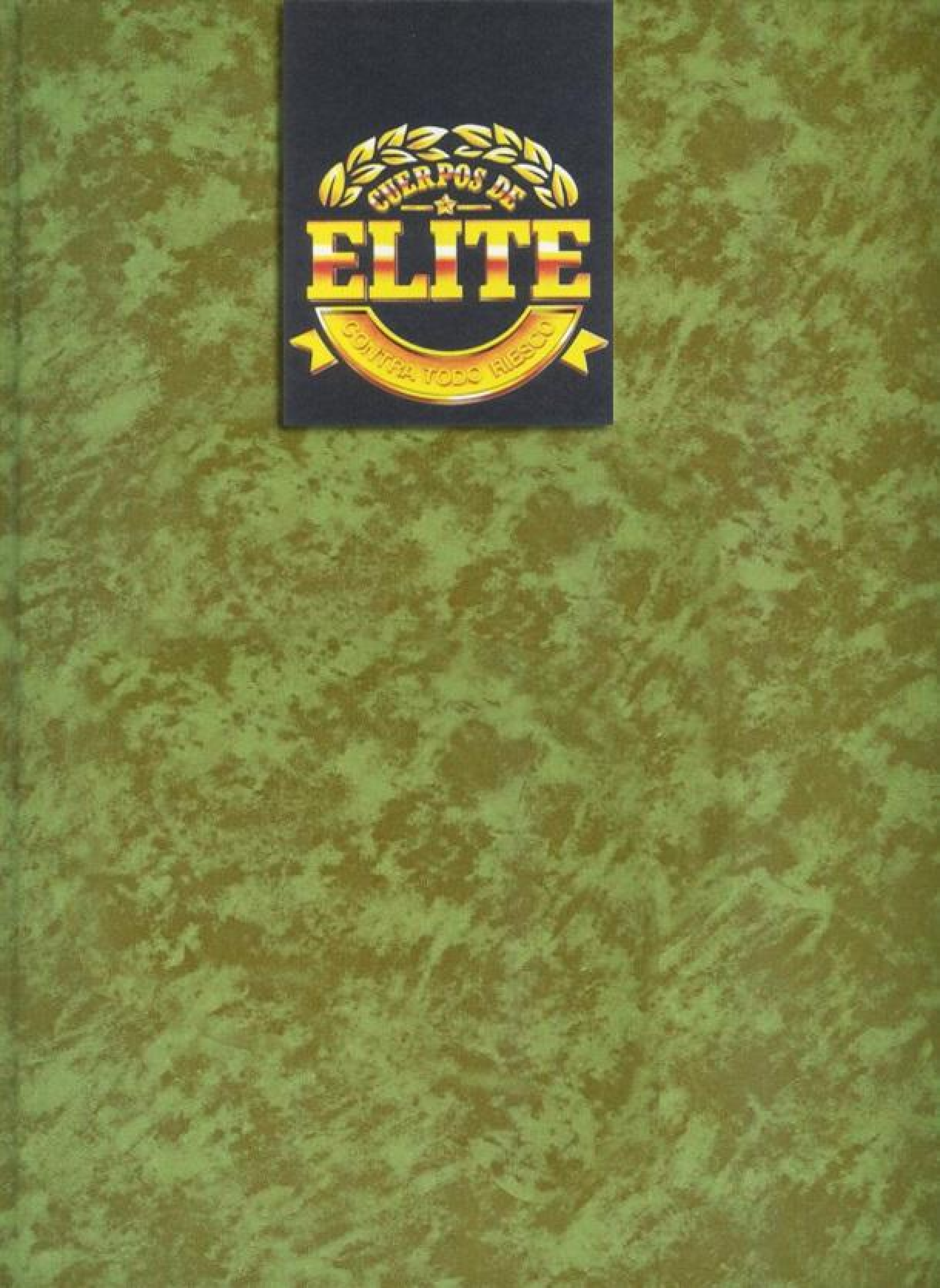


CUERPOS DE
ELITE
CONTRA TODO RIESGO



En la guerra de las Malvinas de 1982, el 22.º Regimiento del Servicio Aéreo Especial fue enviado a peligrosas misiones detrás de las líneas enemigas en las que puso a prueba su duro entrenamiento, sus legendarias habilidades en el combate y su reputación

BATALLA POR LAS MALVINAS

El SAS desplegó menos de uno y medio de sus cuatro escuadrones durante las operaciones para reconquistar las Malvinas en 1982. Sus misiones incluían las tradicionales estratégicas de infiltración para vigilancia y obtención de información además de las tácticas referentes a ataques de diversión y captura de accidentes geográficos clave por delante de la fuerza atacante principal. Más aún, de nuevo realizaron lo que David Stirling y su Destacamento "L" originario efectuaron 40 años antes: incursiones para destruir aviones enemigos en sus aeródromos.

Arriba: En las Malvinas. Cuando llegaron las primeras noticias de la BBC de que las islas habían sido invadidas, el teniente coronel Mike Rose, oficial en jefe del 22 SAS, puso en alerta un escuadrón, listo para dirigirse hacia el sur.

El primer trabajo que realizó el Escuadrón D formó parte de la operación "Paraquet", la toma de Georgia del Sur y, cuando el comandante de la Fuerza Operacional, el contraalmirante John "Sandy" Woodward, pidió información sobre el dispositivo enemigo en Leith y Grytviken a fin de planear su ataque, el Escuadrón D fue "invitado" a investigar en Leith. El viaje a la playa es lo que resultaría la parte más peligrosa de la misión.

Georgia del Sur se eleva de modo pronunciado en el sur del Atlántico como una cadena de picos denta-

dos al mismo borde del Antártico. Las condiciones climatológicas fluctúan, con una rapidez terrorífica, desde un fuerte calor a una feroz lluvia antártica. Sólo había tiempo para infiltrar patrullas de observación del SAS en helicóptero: escalar los acantilados y glaciares hubiera necesitado mucho tiempo.

Las primeras inserciones fueron casi un desastre. Acompañados por un helicóptero Wessex equipado con radar, dos Commando Wessex de la Patrulla C del 845.º Real Escuadrón Aeronaval, consiguieron desembarcar una patrulla de 18 hombres del SAS en el glaciar Fortuna el día 21 de abril frente a vendavales de 60 nudos. Aquella noche, una tormenta con vientos de Fuerza 10 y nieves densas obligó a la patrulla a abandonar la misión.

Al día siguiente volvieron los tres helicópteros. En su primer intento de desembarcar la patrulla, un repentino golpe de viento hizo que el teniente Mike Tidd se estrellase en la ladera de la montaña tras corregir rápidamente la posición de su aparato para minimizar el impacto. Los ocho hombres a bordo —sólo uno resultó levemente herido— pasaron a los otros dos helicópteros, que después emprendieron el regreso confiando en el radar. Uno de ellos topó con un cerro y también se estrelló: sólo hubo un herido, el mismo del primer accidente. El Wessex restante llevó a la patrulla de vuelta al HMS *Antrim*.

Apoyados por fuego naval, los incursores destruyeron los aviones con armas portátiles y cohetes

Más tarde, los SAS consiguieron llegar a la costa en lanchas neumáticas Gemini. No hubo una resistencia fuerte debido a que los argentinos ya habían sido persuadidos por el eficaz uso del fuego naval de apoyo, dirigido por un oficial de observación avanzada, de que las intenciones británicas eran serias. Sin embargo, se registraron algunos graves incidentes, como informaría el cabo Davey de la Sección 19 durante el avance sobre Grytviken:

"En la zona donde se unía el cerro de Monte Brown a la costa vimos lo que parecían unos hombres con pasamontañas marrones entre la hierba alta. Les recibimos con fuego de ametralladora desde aproximadamente unos 800 m y fuego naval. El capitán Hamilton y yo mismo dimos con una posible posición enemiga en lo alto de Monte Brown con (misiles contracarro) Milan. Mientras avanzábamos en terreno abierto hacia el cerro descubrimos que el enemigo con pasamontañas eran en realidad unos pocos leones marinos, que quedaron "algo deteriorados". La posición enemiga en Monte Brown no era más que un gran trozo de hierro, que recibió un impacto directo."

El capitán Hamilton murió después en Puerto Howard mientras cubría la retirada de los cuatro hombres de su patrulla, una acción por la que fue condecorado a título póstumo con la Cruz Militar.

El 25 de abril los SAS, junto a los infantes de marina, aceptaron la rendición de la guarnición argentina en Gryviken. Al día siguiente, las tropas enemigas que quedaban en Leith se rindieron a los SAS. Todo esto habría sido de gran ayuda a no ser por el temporal excepcionalmente fuerte. Sin embargo, la mayor contribución de los SAS en las Malvinas aún estaba por llegar.

El 1 de mayo, al cabo de un mes de que Argentina invadiese las islas, las primeras patrullas de vigilancia del Escuadrón G desembarcaron con helicópteros en Isla Soledad. A lo largo de casi tres semanas permanecieron muy cerca de las posiciones enemigas, observando e informando, de forma que proporcionaron una vital información que facilitó a la Fuerza Operacional la realización de su desembarco en San Carlos, la operación clave que condujo a la victoria final. El 14 de mayo, una semana antes del desembarco principal, el Escuadrón D, aún reciente su éxito en Georgia del Sur, fue destinado a realizar una incursión en el aeródromo de la isla de Borbón. La misión requería un vuelo de 45 minutos en tres Sea King desde el HMS *Hermes*, seguido por una marcha de seis kilómetros desde la zona de desembarco hasta una base segura, y luego cuatro kilómetros hasta la pista de aterrizaje. Apoyados por fuego naval y proyectiles iluminantes, los incursores destruyeron los aviones con armas portátiles y cohetes, a pesar del fuego enemigo y la explosión de una mina terrestre que envió a uno de los SAS a diez metros pero sin malherirlo. Una patrulla enemiga apareció cerca durante el viaje de regreso, pero fue rápidamente silenciada con fuego automático. Finalizada la misión, todos los incursores volvieron al *Hermes* tras destruir once aviones enemigos y una cantidad considerable de munición y explosivos.

Poco después de esta operación se produjo un trágico accidente. Durante un transbordo del *Hermes* al *Intrepid*, un helicóptero Sea King, con 27 soldados a bordo y tres tripulantes, se estrelló en el mar, probablemente a causa de la entrada de una ave en el motor. Murieron 18 hombres de los Escuadrones D y G. Un superviviente de la tragedia contó después que tenía una pierna atrapada en los restos de un asiento mientras el Sea King se hundía. De repente, sintió la presa de una mano en su tobillo y un movimiento rítmico conforme iba siendo cortada la correa que sujetaba su pierna. Entonces sintió dos palmaditas en los tobillos, "como cuando un luchador de judo cede ante una llave", y quedó libre para nadar a través del fuselaje hasta la superficie. Su salvador pereció. Pero ni siquiera esta tragedia impidió que los SAS continuasen sus vitales operaciones. Como comandante de grupo del SAS, el general Peter de la Billière escribió en esas fechas: "El regimiento lo ha encajado bien y sigue de momento con el combate". Sin embargo, añadió que estaría más contento cuando todos sus hombres estuvieran en tierra y sus vidas sólo dependiesen de ellos.

El Escuadrón D todavía tenía mucho que hacer. Cubrieron los principales desembarcos con ataques de diversión en Darwin y Prado del Ganso. Tras el éxito del desembarco principal, infiltraron una patrulla en Monte Kent y luego la reforzaron, una acción que resultó de vital importancia en el avance posterior hacia Puerto Argentino. También emboscaron patrullas enemigas, llevaron a cabo incursiones, obtuvieron información sobre posiciones y fuerzas argentinas, organizaron operaciones en Gran Malvina y ayudaron a la captura final de Puerto Argentino con nuevos ataques de hostigamiento y diversión. Fue un buen ejemplo de la tradición del SAS en osadía, adaptabilidad, disciplina, iniciativa y determinación frente a las adversidades y pérdidas. Fue una muestra más de lo que se podía conseguir con un empleo imaginativo, intrépido y hábil de unos pocos hombres.

Entre tanto, el Escuadrón G estaba muy ocupado en misiones de inteligencia. Una de las menciones en una con-



Abajo: Los retorcidos restos de uno de los helicópteros Wessex perdidos a causa del terrible temporal registrado durante la inserción del SAS en Georgia del Sur. Abajo, derecha e inferior: Imágenes de la pista de isla Borbón (Pebble Island).

decoración por valentía para el comandante de una patrulla de cuatro hombres ofrece un testimonio de estas misiones:

"Insertado en helicóptero en isla Soledad desde el HMS *Hermes* a una distancia de 200 km, situó su patrulla en las proximidades de unas posiciones enemigas, aislado de cualquier forma de rescate que hubiese necesitado. Mantuvo esta posición durante un periodo de 26 días. Durante ese tiempo reprodujo un cuadro claro de la actividad enemiga en zona de Puerto Argentino, una información que no podía obtenerse de ninguna otra forma, lo que resultó vital para la planificación del asalto final."

La meción sigue explicando lo ejemplar de los informes de la patrulla. Facilitaron la realización de un ataque aéreo contra concentraciones de helicópteros enemigos, privando a los argentinos de redesplegar sus tropas con rapidez. Más aún, las condiciones en las que vivió la patrulla fueron terribles: lluvias heladas, vientos fortísimos, con poca o ninguna protección contra los elementos o las vistas enemigas. A pesar de esta extrema vulnerabilidad, los informes de la patrulla fueron regulares y detallados. "A este respecto", concluye la mención, "la resistencia y fortaleza de toda su patrulla fue magnífica. Por su personal ejemplo, la patrulla admiró y respondió a su estímulo del modo más positivo. Sus acciones, llevadas a cabo en un contexto totalmente hostil, estuvieron en las más altas tradiciones del regimiento."

Las operaciones de vigilancia de penetración profunda son mucho más difíciles de lo que uno pueda imaginar. La observación de posiciones enemigas requiere un constante recuento de soldados a fin de descubrir si la posición está ocupada por una sección, una compañía o un batallón. Tenga la finalidad que tenga, la información debe ser muy precisa. A menudo, el único modo de hacerlo es dirigirse allí a pie y observar, pero valorar el riesgo frente a las posibles ventajas siempre es difícil.

ATAQUE EN ISLA BORBÓN

En los días previos a los desembarcos principales británicos en San Carlos el 21 de mayo, había una seria preocupación sobre la posibilidad de que la recién formada cabeza de playa fuera atacada por aviones argentinos con base en la isla de Borbón, junto a la costa septentrional de Gran Malvina. Para averiguar la magnitud de la amenaza, se envió un equipo SAS de ocho hombres de la Sección 17 del Escuadrón D a Gran Malvina con sus canoas en la noche del 11 de mayo. El mal tiempo retuvo al equipo en Gran Malvina hasta la noche del día 13, en que remaron hasta la isla de Borbón y estudiaron las fuerzas argentinas allá estacionadas. Había una guarnición de 100 hombres y un sustancioso número de aviones en la isla. La noche del 14, unos Sea King del *Hermes* llevaron a un grupo de 45 hombres del Escuadrón D del comandante Cedric Delves a isla Borbón. Se abrieron paso desde el lugar de desembarco hasta la pista de aterrizaje, donde empezaron a atacar a los aviones aparcados. Con movimientos rápidos entre los aparatos, los SAS colocaron cargas de demolición y atacaron los aviones con fuego de armas portátiles y cohetes de 66 mm.

Terminado el trabajo, los SAS se retiraron de la pista hacia los Sea King para la fase de extracción de la operación. Tras despegar en mitad de una galerna de Fuerza 9, se dirigieron de vuelta a la *Task Force*. La incursión sobre isla Borbón es un perfecto ejemplo de como un pequeño cuerpo de hombres bien entrenados, decididamente dirigidos, pueden conseguir óptimos resultados: se destruyeron once aviones enemigos y los SAS volvieron prácticamente ilesos. Han pasado más de 40 años desde la formación del Servicio Aéreo Especial, pero la incursión de la isla de Borbón demostró que siguen siendo maestros en el arte de atacar aeródromos; una especialidad de sus antecesores en el Desierto Occidental durante la Segunda Guerra Mundial.

Press Association

Suboficial del 22 SAS, guerra de las Malvinas, 1982

Este suboficial de las Fiji lleva un dos cuartos civil impermeable Gore-Tex para protegerse del intenso frío reinante en las Malvinas. Lleva una heterodoxa combinación de correajes, pantalones miméticos y un SLR de 7,62 mm.



Press Association



IWM

La fase inicial de la campaña del Atlántico Sur en 1982, la captura de Georgia del Sur, requirió dos desembarcos del SAS en las cercanías de posiciones enemigas sospechosas. A pesar del desastre causado por dos helicópteros Wessex al estrellarse en una ventisca, el SAS tomó parte en la captura de la isla junto con una fuerza mixta de infantes de marina. Durante la batalla de las Malvinas, las patrullas del SAS llevaron a cabo misiones de observación avanzada para identificar objetivos argentinos. En una clásica operación "golpea y escapa" el 14 de mayo, por delante del desembarco principal de San Carlos, miembros del Escuadrón D destruyeron once aviones enemigos en Isla Borbón. Mientras los británicos se acercaban a Puerto Argentino, SAS ya andaban detrás de las líneas enemigas anotando las fuerzas y disposiciones de las tropas argentinas.





Guerra de Las Malvinas
22 SAS, abril-junio 1982

Arriba: El capitán John Hamilton del 22 SAS, que murió en acción el 10 de junio. Hamilton y su radio fueron rodeados por fuerzas enemigas en Puerto Howard pero decidieron abrirse paso. Hamilton ordenó al radio que saliese primero mientras él le cubría. El oficial que lo recomendó para una Cruz Militar dijo: "Creo que a su acción le falta muy poco para merecer la Cruz Victoria".



Las operaciones a largo plazo empeoran conforme pasa el tiempo, pues sólo se puede llevar una pequeña ración de comida y, al final, el hambre se suma al frío, el cansancio y la humedad como principal incomodidad para el equipo de observación.

Las patrullas tenían que desplazarse con extrema precaución y pasar el día observando el terreno donde piensan moverse a lo largo de la noche. Había que llevar con firmeza las mochilas llenas de suministros para las largas operaciones, moviéndose tranquila y cuidadosamente por un terreno engañoso. Los pantanos de turba, las altas hierbas y las interminables hileras de rocas sólo eran algunos de los peligros naturales a la hora de desplazarse, de noche invariablemente, cuando ni siquiera el ojo más agudo podía ver mucho.

El transporte de las pesadas mochilas en las largas marchas nocturnas implicaba sucesivos altos en el camino. El terreno que quedaba por delante había que explorarlo y los hombres que habían caído y estaban inmovilizados por cargas demasiado pesadas para ellos tenían que ser asistidos. A pesar del frío, un trabajo tan pesado provoca sudor y empapa la ropa interior.

La comida sólo se podía cocinar durante el día y sólo si la patrulla estaba a salvo. Las raciones, a menudo, había que comerlas frías, temperatura adecuada para los dulces y las galletas, pero no para las latas de hamburguesas con tocino o los sobres de chocolate líquido. Todas las cosas básicas de la vida se convertían en problemas cuya solución llevaba mucho tiempo. De modo sorprendente, el agua no siempre era fácil de hallar, ni siquiera en un clima tan húmedo. Había que tener mucho cuidado en esterilizar el agua, pero aun así, muchos hombres sufrieron dolores de estómago al finalizar la guerra.

En conjunto, las operaciones de vigilancia del Escuadrón G tuvieron tanto éxito que pudieron proporcionar un cuadro detallado de lo que tenían los argentinos desde que fueron enviados el 1 de mayo hasta la victoria final, seis semanas después. Fue un ejemplo ilustrativo sobre la vida tras las líneas enemigas, en condiciones extremadamente incómodas y peligrosas, a menudo tan cerca de las posiciones enemigas que podían informar sobre detalles precisos de sus armas, defensas y aviones. Estos detalles, por supuesto, ayudaron a que la Fuerza Operacional británica pudiese someter a las posiciones argentinas con fuego naval y ataques aéreos como parte de una incansable presión que, al final, hizo que el comandante argentino se rindiese. En la guerra, gran parte depende de la personalidad y determinación de los comandantes implicados y el teniente coronel Rose, oficial en jefe del 22 SAS, se convenció desde el principio de que el hombre que dirigía la 3.ª Brigada de Comandos, el general Julian Thompson, sería la figura clave en la batalla terrestre, sobre todo porque muchas de sus decisiones estarían condicionadas por la información suministrada por las patrullas SAS. Por esta razón, el oficial al mando del 22 SAS confiaba en el cuartel general del general Thompson. Los dos hombres estuvieron de acuerdo en que haría falta algún tipo de operaciones psicológicas y, tras algunos intentos previos, Rose pudo persuadir a los desmoralizados argentinos de que considerasen la rendición.

Uno de los primeros pasos importantes fue la creación de una línea de comunicaciones hasta el cuartel general argentino, lo que se realizó el 6 de junio. Una semana más tarde, Rose voló en helicóptero, acompañado por el capitán de infantería de marina Rod Bell, nacido en Uruguay y con un perfecto dominio del castellano, hacia Puerto Argentino para ver al general de brigada Menéndez. Su Gazelle, que volaba lentamente a causa de la gran roca que habían colgado debajo del aparato para ondear una sábana blanca, pudo atravesar las defensas aéreas argentinas sin daños, aunque no sin algunos disparos por parte de sus ocupantes.

Pronto quedó claro que la persuasión psicológica de la semana anterior había dado óptimos resultados. Tras unas horas de negociación, Menéndez cedió y poco después, el 14 de junio, el general Jeremy Moore llegó para firmar el documento oficial de la rendición argentina.

Derecha: Un miembro del Escuadrón D, armado con un Armalite y protegido contra el frío. Izquierda: Miembros del Escuadrón D esperan la llegada del helicóptero para evacuar cajas que contienen armas sin usar, sobre todo misiles Milan.

LLEGAN LOS MARINES

El audaz desembarco de la 1.ª División de Infantería de Marina en Inchon fue un golpe maestro de MacArthur que alteró radicalmente la balanza estratégica de la guerra de Corea en 1950



US Army

LA 1.ª DIVISIÓN DE INFANTERÍA DE MARINA

La 1.ª División de la Infantería de Marina de EE UU (USMC) se formó mediante la reconversión de la 1.ª Brigada del USMC el 1 de febrero de 1941. En la Segunda Guerra Mundial combatió en Guadalcanal, Nueva Bretaña, Peleliu y Okinawa. Tras la guerra, formó parte de la fuerza de ocupación norteamericana en el norte de China.
En Corea, la división tenía tres regimientos de infantería –los 1.º, 5.º y 7.º– y un regimiento de artillería, el 11.º. El apoyo en combate corría a cargo de numerosos batallones orgánicos y adjuntos, incluido el 1.º de Tractores Anfibios, el 1.º de Anfibios Acorazados, el 1.º de Servicios en Combate, el 1.º de Zapadores, el 1.º de Médicos, el 1.º de Transporte Motorizado, el 7.º de Transporte Motorizado, el 1.º de Armas, el 1.º de Servicio, el 1.º de Grupos Costeros, el 1.º de Transmisiones, el 1.º de Carros (con M-26 Pershing) y el Batallón de Plana Mayor y Mando. Destinadas a la división había dos unidades de aviación: el 6.º Escuadrón de Observación de Infantería de Marina y el 161.º Escuadrón de Helicópteros de Transporte.
Tras la guerra de Corea, la 1.ª División de Infantería de Marina combatió en Vietnam. Desde su llegada en julio de 1965 hasta su marcha en abril de 1971, la división operó desde Chu Lai, Da Nang, Dong Ha, Qui Nhon, Hue, Phu Bai y Quang Tri. Muy interesante fue la participación de una brigada de infantería de marina coreana en Vietnam bajo la guía (que no el mando) de los infantes norteamericanos.
Los colores de la división, que ahora está basada en Camp Pendleton, California, llevan el distintivo de la Citación de Unidad Presidencial (PUC), con una estrella de plata y dos de bronce que indican que la PUC ha sido otorgada a la división en siete ocasiones.



Página anterior, abajo: El general Douglas MacArthur en una de sus características poses, mientras observa el desembarco de la 1.ª División de Infantería de Marina. Junto a él, a bordo del USS *Mount McKinley*, están (de izquierda a derecha) el general de brigada E.K. Wright, el contraalmirante J.H. Doyle y el general de división E.M. Almond. Izquierda: El comandante del componente naval norteamericano, el teniente general Lemuel C. Shepherd Jr. Abajo, izquierda: El comandante de la 1.ª División de Infantería de Marina, el general Oliver P. Smith. Cuando Almond calificó el desembarco de Inchon de "simple operación mecánica", Smith, de natural muy reservado, se permitió replicar: "Pareció simple porque fue realizada por expertos". Abajo: Antes del desembarco en Inchon los norteamericanos confundieron al espionaje norcoreano, respecto a sus intenciones al atacar objetivos comunistas en Corea con bombarderos y artillería navales. Inferior: Unidades de asalto del USMC entran en el puerto de Inchon.

El general Douglas MacArthur se dirigió al mapa mural de Corea, señaló el puerto de Inchon con el extremo de su pipa y dijo: "Con que sólo tuviera otra vez bajo mi mando a la 1.ª División de Infantería de Marina, desembarcaría aquí, aislaría a los ejércitos norcoreanos de su apoyo logístico y provocaría su retirada y destrucción."

El lugar era el cuartel general de MacArthur en el edificio Dai Ichi, en Tokio, y junto al general se encontraba Lemuel C. Shepherd Jr., general al mando de la Fuerza de Infantería de Marina de la Flota del Pacífico. Era el 10 de julio de 1950 y la guerra de Corea se había iniciado hacía sólo dos semanas. El anticuado Ejército sudcoreano se retiraba hacia el sur. Las unidades del Ejército norteamericano habían intervenido en la contienda parcialmente desde Japón y no habían podido contener a las fuerzas comunistas.

La única esperanza de cambio en esta desastrosa situación, tal como dijo MacArthur a Shepherd, era un asalto anfibio contra la retaguardia del enemigo. El recordó la competencia de la 1.ª División de Infantería de Marina, que había estado bajo sus órdenes durante la captura de Nueva Bretaña en 1943-44. Shepherd había sido entonces el comandante adjunto de la división y contestó que si MacArthur podía conseguir la aprobación de la junta de Jefes de Estado Mayor para la asignación de la 1.ª División de Infantería de Marina, él podría disponer de ella el 1 de setiembre.

Ya estaba en fase de formación una brigada de infantería para el servicio expedicionario. Los norcoreanos habían invadido Corea del Sur el 25 de junio de 1950 y, el 29, el general Clifton B. Cates, comandante del Cuerpo de Infantería de Marina, abordó al Jefe de Operaciones Navales, almirante Forrest Sherman, en los pasillos del Pentágono y ofreció un equipo de combate regimental y un grupo de aviones para el servicio inmediato. El 1 de julio, un mensaje personal llegó hasta MacArthur en Tokio a través de canales navales, apremiándole a pedir una brigada aeroterrestre de Infantería de Marina. De forma inmediata, envió un despacho a la Junta de Jefes de Estado Mayor en el que solicitaba una brigada de infantes de marina y su petición recibió la aprobación de la junta el 3 de julio.

La 1.ª Brigada Provisional de Infantería de Marina, activada el 7 de julio en Camp Pendleton, tomó la mayor parte de sus componentes de la 1.ª División de Infantería de Marina, a la mitad de su fuerza, y de la 1.ª Ala de Aviones del USMC. El núcleo del elemento de tierra era el 5.º Regimiento de Infantería de Marina, al mando del alto y metódico teniente coronel Raymond L. Murray, un veterano de Guadalcanal y Tarawa. El componente aéreo, el 33.º Grupo de Aviones del USMC, incluía tres escuadrones de cazabombarderos modelo F-4U Corsair. La brigada, con 6 534 hombres, zarpó de San Diego el 12 de julio, cinco días después de su activación.

LUCHA POR COREA

Rodeada por China, Japón y la Unión Soviética, la montañosa e inhóspita península de Corea ha sido codiciada durante mucho tiempo por sus poderosos vecinos. En 1942, Corea entró a formar parte integrante de Japón, pero la caída de aquella nación en 1945 desembocó en la división de la península coreana entre los victoriosos aliados. La Unión Soviética ocupó la zona norte del Paralelo 38 y después formó la República Democrática Popular de Corea (RDPC). La ONU, que hubiera preferido la independencia de todo el territorio, formó la República de Corea (RDC) al sur del paralelo. En julio de 1949, todas las tropas soviéticas y norteamericanas se habían retirado ya de la península; en su lugar quedó el experto y bien equipado Ejército Popular Norcoreano (EPNC) y el débil y pobre Ejército sudcoreano, equipado con armas desfasadas cedidas por los norteamericanos.

El 25 de junio de 1950, el EPNC tomó el control de toda Corea. Siete divisiones de infantería barrieron el sur y cogieron al Ejército sudcoreano totalmente por sorpresa. El mismo día, la ONU declaró aquel acto como "un quebrantamiento de la paz" y solicitó ayuda militar para los sudcoreanos. Seúl se perdió el 29 de junio, y el 30 el general MacArthur confirmó que Corea se perdería sin la intervención militar norteamericana. Ésta fue autorizada por el presidente Truman y, el 18 de julio, tres divisiones norteamericanas fueron desplegadas contra el EPNC. Sin embargo, no constituyeron un serio adversario para los bien equipados –y altamente motivados– norcoreanos y el 4 de agosto, las fuerzas conjuntas de la ONU retrocedieron para formar el Perímetro de Pusan en el extremo sudeste de Corea. Reforzado durante las siguientes semanas, el perímetro aguantó frente a las decididas ofensivas norcoreanas hasta que fue relevado por la 1.ª División de Infantería de Marina en Inchon el 15 de setiembre.

La activación de la brigada provisional redujo la 1.ª División del USMC a 3 386 hombres, menos de los efectivos de un simple regimiento. El general Oliver P. Smith llegó de Washington el 18 de julio para tomar el mando de la reducida división. Smith había dirigido el 5.º de Infantería de Marina en Nueva Bretaña, había sido el comandante adjunto de división en Peleliu y el vicecomandante de estado mayor del Décimo Ejército norteamericano en Okinawa.

La Junta de Jefes no aprobó hasta el 25 de julio la solicitud de MacArthur de la 1.ª División de Infantería de Marina al completo. Cates recibió la orden de aumentar el tamaño de la división hasta sus efectivos normales y tenerla en camino hacia Extremo Oriente a mediados de agosto. La fórmula para su ampliación fue concebida en cuatro fases. En primer lugar, la 1.ª Brigada Provisional tendría que recombinarse con la división cuando llegase a Extremo Oriente. En segundo lugar, unidades de la 2.ª División de Infantería de Marina, a la mitad de sus efectivos en Camp Lejeune, en Carolina del Norte, recibiría órdenes de ir a Camp Pendleton, en California. En tercer lugar, se transferirían regulares de los puestos y estaciones en territorio norteamericano. Finalmente, las lagunas de la división se cubrirían con los reservistas considerados aptos para el combate.

A finales de julio, el Octavo Ejército mixto norteamericano y sudcoreano del teniente general Walton Walker había retrocedido hasta una posición defensiva, apenas un cuarto de círculo, retirado unos 160 km de Pusan, en el extremo sudeste de Corea. MacArthur decidió de mala gana que la 1.ª Brigada Provisional de Infantería de Marina tendría que desembarcar para ayudar a reforzar el llamado Perímetro de Pusan. La brigada, desembarcó el 3 de agosto y, cuatro días más tarde, ya estaba en acción al contraatacar al sudoeste de Masan.

El presidente Truman había autorizado la movilización de la reserva del Cuerpo de Infantería de Marina el 19 de julio. Los primeros reservistas empezaron a llegar a Camp Pendleton el 31 de julio. Los batallones de la 2.ª División de Infantería de Marina en Camp Lejeune embarcaron en los trenes de transporte de tropas hacia la costa oeste el mismo día. En una semana, 13 703 infantes de marina llegaron a Pendleton y la fuerza divisional aumentó hasta 17 162 hombres. Casi la mitad de los recién llegados –7 182 infantes– procedían de la 2.ª División de Infantería de Marina, 3 630 eran de puestos y estaciones y 2 891 eran de la Reserva, en su mayoría veteranos de la Segunda Guerra Mundial. Un segundo regimiento de infantería, el 1.º de Infantería de Marina, fue reunido en diez días por el coronel Lewis B. "Chesty" Puller, que había mandado el mismo regimiento en cabo Gloucester y Peleliu.

El general Smith, al mando de la 1.ª División de Infantería de Marina, no supo que su objetivo era Inchon hasta el 8 de agosto. Llegó a Tokio el 22 de agosto y, por aquel entonces, MacArthur ya había decidido activar el X Cuerpo para la operación y otorgar su mando a su jefe de estado mayor, el general Edward M. Almond, del Ejército norteamericano. También se envió a MacArthur la 7.ª Fuerza Operacional Conjunta, cuya práctica totalidad pertenecía a la Séptima Flota norteamericana del vicealmirante Arthur D. Struble. La Fuerza de Ataque para el desembarco sería el Grupo Anfibio Uno, con la 1.ª División de Infantería de Marina embarcada a las órdenes de un experto en operaciones anfibias de la Armada, el vicealmirante James H. Doyle. Smith se reunió en el aeródromo de Haneda con Doyle y juntos se dirigieron al buque de mando USS *Mount McKinley*. Una vez a bordo, Smith se enteró de que el Día D había sido propuesto para el día 15 de setiembre y que el desembarco tendría lugar por la tarde con la marea alta. No habría tiempo para ensayos.

En el primer día de setiembre, el 5.º de Infantería de Marina se encontraba junto a la 2.ª División de Infantería de Marina enzarzado en una intensa defensa del saliente de Naktong. Hasta el 5 de setiembre no se pudo retirar la brigada provisional de la línea de fuego para prepararse con vistas a Inchon.

El 7.º de Infantería de Marina, tercer regimiento de infantería de la división, se creó al rebautizarse el 6.º del USMC en Camp Lejeune, Carolina del Norte. Por desgracia, ni el 7.º de Infantería de Marina ni ninguno de sus batallones, que en aquellas fechas se hallaban en el Mediterráneo, llegarían a Extremo Oriente a tiempo para el desembarco. Por esta razón, y con objeto de disponer de un regimiento de reserva para Inchon, se sumó a la división el recién formado 1.er

Abajo: Unos infantes de marina utilizan escalerillas para salir de sus lanchas de desembarco y pasar sobre los altos muros de contención que bordean el puerto de Inchon. Semejante desembarco hubiera resultado muy costoso frente a un objetivo fuertemente defendido, pero los coreanos no habían reforzado la guarnición de Inchon.

TRH Pictures



El golpe maestro de MacArthur

El 25 de junio de 1950, siete divisiones de infantería del Ejército Popular norcoreano, respaldadas por una brigada de carros, lanzaron una ofensiva total contra Corea del Sur. Los sudcoreanos, muy inferiores en número, rindieron su capital, Seúl, y se retiraron. A los cinco días, las unidades norteamericanas participaban en el combate, aunque eran demasiado pocas para contener la marea norcoreana. A finales de julio, las fuerzas sudcoreanas y los aliados norteamericanos se vieron obligados a retroceder a Pusan, en el sudeste del país, donde formaron un perímetro defensivo. Para aliviar la presión sobre Pusan, el general Douglas MacArthur, nombrado el 7 de julio comandante de las fuerzas de la ONU en Corea, planeó un intrépido asalto anfibio sobre Inchon, muy por detrás de las líneas norcoreanas. Con sus líneas de comunicaciones amenazadas, los norcoreanos tendrían que reducir sus ataques contra el perímetro de Pusan. El 15 de setiembre, tras semanas de apresurados preparativos, la primera oleada de asalto norteamericana llegó a las playas de Inchon.



Asalto a playa Roja

17,33 Los elementos iniciales del 1.° y 2.° Batallones del 5.° de Infantería de Marina desembarcan y comienzan a avanzar tierra adentro hacia el sur y este.
17,55 Una bengala ámbar indica la captura de la Cota del Cementerio tras un combate cuerpo a cuerpo.
24,00 Protegidas por la oscuridad, dos compañías del 2.° Batallón ocupan la cima de la Cota del Observatorio.

Asalto a playa Azul

17,32 Tropas de asalto del 1.° de Infantería de Marina desembarcan y atacan en dirección a la ruta Inchon-Seúl.
19,00 Tras sufrir bajas a causa de una ametralladora bien emplazada, el 3.° Batallón del 1.° de Infantería de Marina asegura la cota 233.
24,00 La Cota 94, último objetivo del 3.° Batallón, es capturada y los infantes se atrincheran.

Asalto a playa Verde

06,45 Aviones norteamericanos de ataque al suelo y unidades navales aplastan las posiciones norcoreanas.
06,33 Precedidos por una lluvia de cohetes, hombres del 3.° Batallón del 5.° de Infantería de Marina llegan a playa Verde y comienzan el asalto sobre la Cota de la Radio.
06,55 Se iza la bandera norteamericana en Wolmi-do, pero las operaciones de limpieza continuaron durante toda la mañana.

Al amanecer del 16 de setiembre, la 1.ª División de la Infantería de Marina de EE UU aseguró Inchon e instaló un perímetro defensivo al este de la ciudad. Para mantener la presión sobre los norcoreanos, los infantes, respaldados por las fuerzas regulares norteamericanas y de la república de Corea, avanzaron hacia Seúl y el aeródromo de Kimpo. Defendida por 20 000 norcoreanos, la capital resultó ser un hueso duro de roer, pero la superior potencia de fuego norteamericanao sirvió para obligar al enemigo a rendirse. El día 20, tropas norteamericanas llegaron a las afueras de Seúl, pero se necesitaron siete días de duro combate para tomar el objetivo. Las fuerzas norcoreanas quedaron virtualmente aniquiladas. MacArthur había ganado su "victoria imposible".





TRH Pictures

Regimiento del Cuerpo de Infantería de Marina coreano (KMC), junto con los asesores norteamericanos del USMC.

Los servicios de información norteamericanos avisaron de la existencia de 21 500 soldados norcoreanos, en la zona Inchon-Seúl. Las fotografías aéreas y las fuentes de información sudcoreanas señalaron la presencia de un sistema bien desarrollado de cuevas y emplazamientos.

El grado de resistencia enemiga que se esperaba era mucho menos temible que las condiciones hidrográficas. Inchon está a unos 30 km de Seúl y está separado de él por la barrera adicional que forma el río Han. La Fuerza de Ataque del almirante Doyle tendría que abrirse paso desde el río Amarillo a través del tortuoso canal del Pez Volador. La fecha más conveniente sería el 15 de setiembre, cuando la marea matinal (que subía hasta 9,6 metros) tuviese lugar a las 06,59 horas y la vespertina a las 19.19 horas. Cuando bajase la marea, las corrientes que saldrían del canal serían de siete a ocho nudos y descubrirían llanuras de barro sobre las que ni siquiera los tractores anfibios podrían avanzar.

El brazo septentrional de este puerto estaba formado por la isla Wolmi-do, enlazada con la zona de muelles por un arrecife de 600 m. "Wolmi-do", escribió el general Smith, "es la clave de toda la operación".

El plan consistía en capturar Wolmi-do con la marea matinal y desembarcar al 3.er Batallón del 5.º de Infantería de Marina, al mando del teniente coronel Rober D. Taplett, a través de la playa Verde. Entonces seguiría una larga espera de doce horas hasta que subiese la marea vespertina y pudiera desembarcar el resto de la división. Lo que restase del 5.º de Infantería de Marina de Murray llegaría por la playa Roja, al norte de Wolmi-do, y el 1.º de Infantería de Marina de Puller por la playa Azul, en el puerto interior situado al sur. En realidad, llamar "playas" a los lugares de desembarco era engañoso, pues el puerto tenía rompeolas de granito en sus extremos que sería necesario escalar.

La 1.ª Ala de Aviones del USMC, a las órdenes del general Field Harris, suministraría apoyo directo desde las cubiertas de los portaviones ligeros USS *Sicily* y *Badoeng Strait* (conocido como "*Bing Ding*" por los *marines*). Tras asegurar la cabeza de playa, la 7.ª División de Infantería (cuyas filas comprendían unos 8 000 reclutas coreanos), desembarcaría y ocuparía la zona. Una vez en tierra, el X Cuerpo de Almond tendría que capturar el aeródromo de Kimpo, cruzar después el Han y tomar Seúl para, finalmente, actuar como yunque contra el que se estrellaría el Ejército norcoreano (ENC).

Arriba: Una vez en tierra, los infantes de marina en Inchon organizaron rápidamente cabezas de playa para recibir refuerzos y equipo pesado. Abajo: Una columna de vehículos anfibios del USMC sale de Inchon en dirección a Seúl. A la izquierda de los LVT (vehículos oruga de desembarco) están los anfibios DUKW. Derecha: Los desembarcos de Inchon en las playas Azul y Roja fueron precedidos por la toma de la isla de Wolmi-do. Superior y centro: Infantes exploran la isla, en la que quedaron francotiradores suicidas aislados. Inferior: Un carro de combate Sherman neutraliza una casamata en Wolmi-do.

Tres buques lanzacohetes enviaron sus cargas, miles de cohetes de 127 mm, zumbando hacia su objetivo

La operación de Wolmi-do comenzaría el 10 de setiembre con ataques de *napalm* a cargo de los escuadrones VMF-214 y VMF-323 del USMC. A estos ataques aéreos seguiría el fuego de los cañones navales. Seis destructores se acercaron a la isla el 13 de setiembre para atraer el fuego de los defensores. Tres de los buques fueron alcanzados pero los cañones enemigos, ya descubierta su posición, recibieron una cortina de fuego procedente de los cruceros y aviones británicos y norteamericanos.

La Fuerza de Ataque de Doyle se abrió paso por el canal hacia Inchon antes del amanecer del 15 de setiembre. El general MacArthur embarcó en el *Mount McKinley*, junto con el general Shepherd como su asesor anfibio. Struble, Almond, Doyle y Smith navegaban en el mismo buque.

La Hora L serían las 06.30. A las 05,45 horas comen-



zó el bombardeo costero previo al desembarco. El batallón de Taplett estaba a bordo de los botes a las 06.00 horas. Los ataques aéreos se iniciaron a las 06.15 y, luego, tres buques lanzacohetes enviaron sus cargas, miles de cohetes de 127 mm, zumbando hacia el objetivo. La primera oleada de infantes de marina pisó tierra en playa Verde a las 06.33 horas y fue recibida sólo por algunos disparos aislados.

La Compañía G, al mando del teniente Robert D. Bohn, se desplazó a la derecha y subió por las laderas de la Cota de la Radio. Un sargento sujetó una bandera norteamericana a un árbol roto por un proyectil a las 06.55 horas y MacArthur, que observaba a través de sus binoculares desde su silla giratoria en el puente del *Mount McKinley*, vio la bandera. "Eso es", dijo. "Tomemos una taza de café". Al mediodía, el combate en Wolmi-do había terminado. Taplett había capturado 136 prisioneros y contabilizado 108 enemigos muertos. Las bajas propias ascendían a 17 heridos.

Con la captura de Wolmi-do, un satisfecho MacArthur envió un mensaje desde el *Mount McKinley*: "La Armada y los infantes de marina nunca han actuado con tanta brillantez como esta mañana". Durante todo el día, el fuego naval y los aviones continuaron dirigiéndose contra todo lo que encontraban a su paso en un radio de 40 km desde Inchon. La Hora H para el desembarco principal eran las 17.30 horas.

El 5.° de Infantería de Marina de Murray tenía que desembarcar a la izquierda, por la playa Roja, y capturar la mayor parte de la ciudad, mientras que el 1.° de Puller, que desembarcaría en la playa Azul, se desplazó en un movimiento de tenaza hacia la derecha para separar Inchon de Seúl. El 1.° y 2.° Batallones del 5.° del USMC tendrían que escalar el muro marino de playa Roja. El 1.° Batallón del teniente coronel George R. Newton iba a tomar la Cota del Cementerio y la mitad de la Cota del Observatorio, el consulado británico y el fondeadero interior.

Cinco kilómetros al sudeste de playa Roja, Puller desembarcaría su 2.° Batallón a través de playa Azul Uno y su 3.° Batallón por la playa Azul Dos. Esperaba que habría suficientes brechas en el muro marino para que sus tractores anfibios pudiesen llegar a tierra. A las 16.45 horas, los 18 tractores anfibios del Ejército norteamericano que formaron la primera oleada, cruzaron la línea de salida y se dirigieron a la playa Azul. Una vez más, el fuego naval aumentó en crescendo, y 6 000 cohetes volaron hacia la zona de playa. Desde la posición de las tropas en los tractores anfibios no se podía ver ninguna marca o linde. Las oleadas de asalto se entrecruzaron durante el avance mientras buscaban a ciegas sus respectivos lugares de desembarco.



TRH Pictures

Salamander/MARS

TRH Pictures

En su asiento en el puesto de mando del *Mount McKinley*, MacArthur escudriñó a través de la densa capa de humo, lluvia y oscuridad mientras oía los informes que salían por el altavoz. Nadie estaba seguro del tipo de resistencia que iban a encontrar. Mientras el batallón de Taplett enviaba fuego de apoyo desde Wolmi-do, las lanchas de desembarco que llevaban a los batallones de Newton y Roise llegaron a la playa Roja. El fuego naval cesó y los F-4U Corsair marcharon por delante para ametrallar las posiciones norcoreanas. la Compañía A del 1.er Batallón, en el flanco izquierdo, trepó por sus escalerillas sobre el muro de contención de la playa y se dirigió hacia la Cota del Cementerio.

La Compañía A del capitán John R. Stevens quedó detenida por un blocao y fuego por el flanco. Hubo un combate muy intenso con lanzamiento de granadas. Después, a las 17.55 horas, se disparó una bengala ámbar indicando que la Cota del Cementerio había sido capturada. El coste para Stevens fue de siete soldados muertos y 28 heridos.

La Compañía E del capitán Samuel Zaskilka del 2.º Batallón, desembarcó a la derecha y avanzó 100 m sin encontrar resistencia alguna. El consulado británico fue capturado a las 18.45 horas. Entre tanto, las Compañías B y D, cuyas oleadas se habían mezclado mientras se dirigían a la costa, se detuvieron para reorganizarse y luego avanzaron en la oscuridad hacia la Cota del Observatorio. A medianoche, el 5.º del USMC de Murray había asegurado sus objetivos.

Al sur, el 2.º Batallón del teniente coronel Alan Sutter del 1.º del USMC, avanzó con sus tractores por la playa Azul Uno y, tras alguna confusión, atacó hacia el norte. Al alcanzar su objetivo principal, la elevación de terreno que cubría la carretera de Inchon a Seúl, el batallón de Sutter mató a unos 50 enemigos y capturó 15 prisioneros contra la muerte de un soldado norteamericano y otros 19 heridos.

El 3.º Batallón del teniente coronel Thomas L. Ridge, enfrentado a un muro de contención en la playa Azul Dos, encontró más dificultades para llegar a tierra. La mayoría de las bajas, pocas, del batallón



Infante de marina norteamericano, Inchon, 1950

Este miembro de la 1.ª División de Infantería de Marina lleva un uniforme de faena de tela asargada M1944 con polainas de tela y botas marrones modelo de la Segunda Guerra Mundial. Su casco de acero M1 con funda mimética del USMC, y las bandoleras de algodón contienen munición de 7,62 mm para su fusil M1 (Garand). La empuñadura de una bayoneta M1 sobresale de su pequeña mochila, fácilmente accesible para su uso inmediato.

Abajo: Los infantes de marina marchan bajo el intenso sol coreano para arrebatar Seúl al Ejército Popular norcoreano. En la cuneta yace un carro de combate T-34/85 enemigo.

Orbis



TRH Pictures

Izquierda: Un carrista del USMC posa junto a su M46 en la cabeza de playa de Inchon. Inferior: El general de división Oliver P. Smith (centro) fotografiado con dos de sus oficiales en Corea. A su izquierda, el coronel Lewis B. "Chesty" Puller, comandante del 1.er Regimiento del USMC. De pie a su derecha, el teniente coronel Raymond L. Murray, oficial al mando del 5.º Regimiento. Inferior, derecha: Unos infantes fotografiados durante el combate casa por casa en Seul. Abajo: El comandante E.H. Simmons.

fueron provocadas por una simple ametralladora que disparaba desde una torre. Los principales objetivos delante del batallón de Ridge eran la Cota 233, capturada a las 19.00 horas y, en el flanco derecho, la Cota 94, tomada antes de la medianoche.

Antes del amanecer, la 1.ª División de Infantería de Marina había asegurado todos los objetivos que habían sido designados para el primer día. La resistencia fue dispersa y del tipo denominado "ligera a moderada" en los informes de situación. El enemigo había sido el 226.º Regimiento de Infantería norcoreano, reforzado por dos compañías del 2.º Batallón del 918.º Regimiento de Artillería de Costa.

El eje de avance sobre Seúl era el indicado por el cruce entre la carretera y la línea ferroviaria. Al día siguiente del Día D, la 1.ª División del USMC salió con el 1.º de Puller a ambos lados de la carretera y el 5.º de Murray a la izquierda, mientras que el regimiento de infantería de marina coreano se quedaba atrás, en Inchon, para su limpieza.

El 17 de setiembre, MacArthur, acompañado por un enjambre de corresponsales, desembarcó para visitar el campo de batalla. En la carretera Inchon-Seúl pudo ver los restos aun humeantes de una columna de carros T-34/85 norcoreanos que habían contratacado al amanecer. MacArthur condecoró con la Estrella de Plata a Craig, Puller y Murray y le dijo al general Smith que la 7.ª División de Infantería empezaría a desembarcar al día siguiente por el flanco derecho de los infantes de marina.

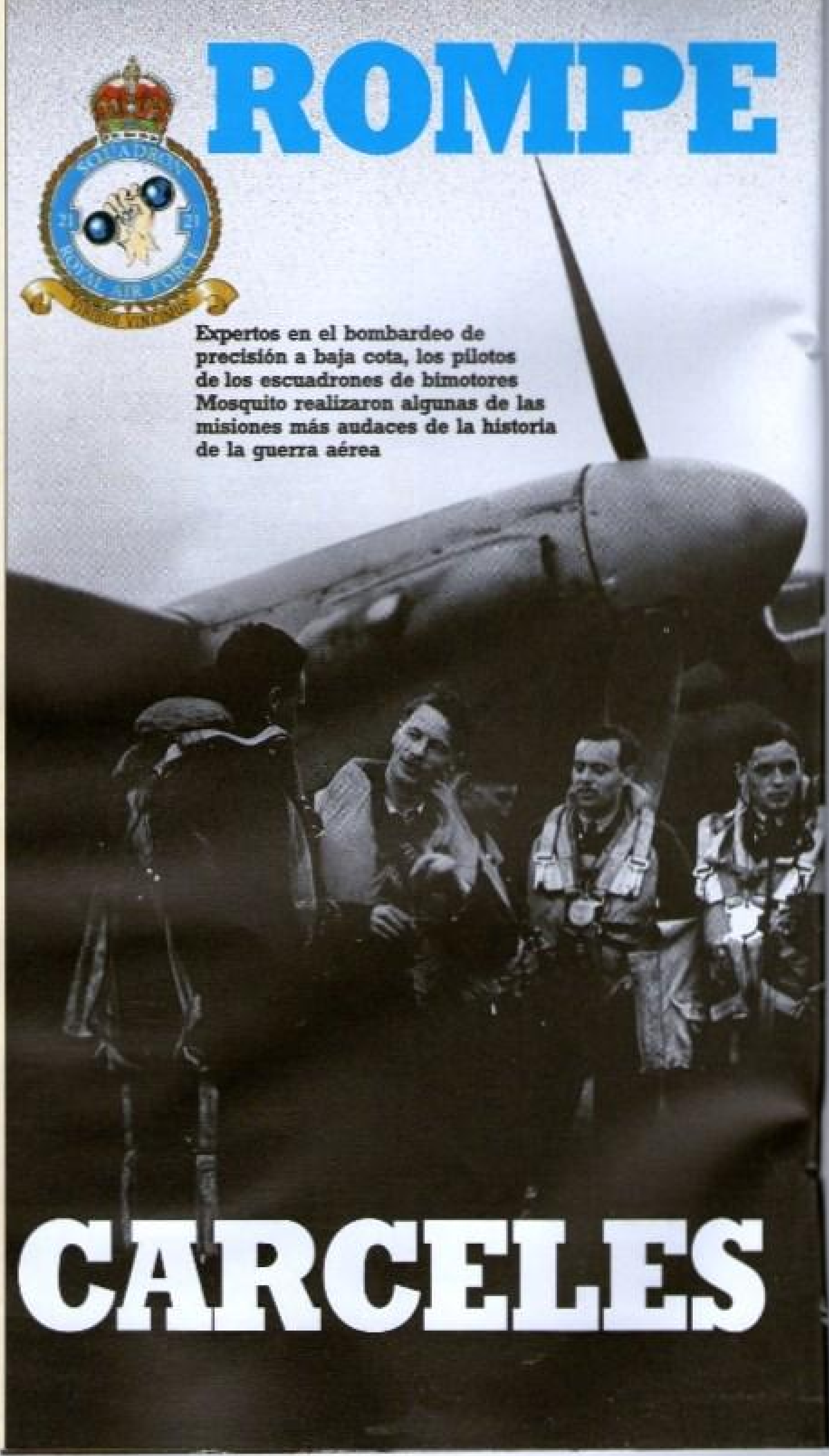
El mismo día, 17 de setiembre, el 5.º de Murray capturó el aeródromo de Kimpo, críticamente necesario. Tres días más tarde, el batallón de Taplett se abrió paso a través del Han en tractores anfibios. El 1.º de Infantería de Marina siguió al 5.º a través del río. Posteriormente, el 7.º, que incluía el batallón del Mediterráneo, llegó a tiempo para unirse a la batalla. Hubo un intenso combate en la ciudad, pero el 27 de setiembre ya estaba asegurada.

La victoria fue todo lo que había predicho MacArthur. El resurgente Octavo Ejército salió del perímetro de Pusan y los vapuleados componentes del Ejército Popular norcoreano fueron rechazados y expulsados por donde habían llegado.

Robert Hunt Library

ROMPE CARCELES

Expertos en el bombardeo de precisión a baja cota, los pilotos de los escuadrones de bimotores Mosquito realizaron algunas de las misiones más audaces de la historia de la guerra aérea



ESCUADRONES MOSQUITO DE LA 140.ª ALA

De los tres escuadrones que formaron la 140.ª Ala, sólo el 21.º Escuadrón era una unidad de la RAF. Reconstituido como unidad de bombardeo en diciembre de 1936, el escuadrón se equipó con bombarderos Bristol Blenheim y llevó a cabo misiones de reconocimiento y descubierta antibuque durante los primeros meses de la Segunda Guerra Mundial. Tras la ofensiva alemana en los Países Bajos, participó en los ataques contra columnas enemigas. En octubre de 1940, el escuadrón trasladó su base de Lossiemouth, en Morayshire, a Norfolk con la misión de atacar blancos costeros enemigos. En diciembre de 1941, el 21.º Escuadrón fue desplegado al aeródromo de Luqa, en Malta, para atacar la navegación y objetivos terrestres mediterráneos en el norte de África. Tras su disolución en marzo de 1942, se volvió a formar el mismo día en Bodney, Norfolk. Se convirtió a los bimotores Lockheed Ventura en mayo de 1942, y llevó a cabo numerosas misiones de bombardeo diurno antes de incorporarse a la Segunda Fuerza Aérea Táctica (2 TAF) antes de convertirse a los Mosquito en setiembre de 1943.

El 464.º Escuadrón de la Real Fuerza Aérea australiana se formó como unidad equipada con Ventura en Feltwell, Norfolk, el 1 de setiembre de 1942, dentro del 2.º Grupo. En julio de 1943 el grupo fue transferido del Mando de Bombardeo a la 2 TAF y el escuadrón inició la conversión al Mosquito al mes siguiente. Operó con estos aviones durante el resto de la guerra y finalmente, fue disuelto el 25 de setiembre de 1945.

El 487.º Escuadrón de la Real Fuerza Aérea neozelandesa se formó en Feltwell dos semanas después del 464.º y llevó a cabo operaciones diurnas con aviones Ventura hasta finales de junio de 1943. La unidad se pasó a los Mosquito en agosto de 1943 y siguió en las misiones de bombardeo durante el resto de la guerra. Fue disuelto en setiembre de 1945.



Derecha: La tripulación del 105.º Escuadrón que encabezó el primer ataque diurno de la RAF sobre Berlín. A la derecha, el comandante de ala Bob Reynolds, fotografiado junto a su navegante, el oficial piloto E.B. Sismore. Abajo, izquierda: Pilotos y navegantes del escuadrón estudian los detalles antes del vuelo. En el verano de 1943 los Mosquito del 105.º Escuadrón ya estaban equipados con la ayuda de navegación "Oboe". Extremo izquierdo: La insignia del 21.º Escuadrón. Armada con bombas de 230 kg (abajo, derecha), una patrulla de aviones Mosquito parte hacia Francia (inferior, derecha).

El 30 de enero de 1943 era un día muy especial para Adolf Hitler. Exactamente diez años antes había conducido al partido nazi al poder en Alemania y se había embarcado en una empresa que llevó a su país a la Segunda Guerra Mundial. Los nazis habían planeado grandes celebraciones para este décimo aniversario. Tendría lugar un gran desfile militar en Berlín y el propio Hitler leería un discurso por radio a las 11.00 horas. Su ministro de propaganda, Joseph Goebbels, daría otro discurso cinco horas más tarde. Los alemanes no guardaban en secreto las celebraciones de su aniversario. Aunque Berlín había sido atacado de noche muchas veces, creían que la Real Fuerza Aérea (RAF) británica no tenía aviones capaces de atacar la capital de día y salir indemnes. A las 08.30 horas, cuando ya había empezado el desfile en Berlín, Hitler se sentó a desayunar y miró la montaña de telegramas y regalos que habían llegado de toda Alemania enviados por miembros del partido. Sin embargo, aún quedaba por llegar otro regalo desconocido por el *Führer*. Sería entregado en el plazo de dos horas y media exactamente... por la RAF.

Si se veían obligados a adoptar acciones evasivas, las oportunidades de volver a la base serían mínimas

A 800 km de Berlín, tres estilizados aviones calentaban motores en el aeródromo de la RAF en Marham, Norfolk. Eran bimotores de Havilland Mosquito, los más nuevos y rápidos bombarderos de la RAF. Los Mosquito habían entrado en servicio con el 105.º Escuadrón hacía menos de un año y ya habían realizado varios osados ataques a baja cota sobre objetivos enemigos. Ahora, en aquella clara mañana de enero, el 105.º estaba a punto de llevar la guerra directamente al corazón del Tercer *Reich*.

Mientras los tres Mosquito se alejaban de Marham y ponían rumbo a Alemania, el jefe de escuadrón Bob Reynolds –el hombre seleccionado para dirigir el ataque– sabía que el éxito de la misión dependía de una exacta cronometración. El plan consistía en bombardear la estación de radio berlinesa, justo al lado de Wilhelmstrasse, a las 11.00 horas, coincidiendo con el comienzo del discurso de Hitler. El navegante de Reynolds, el oficial piloto E.B. Sismore, era uno de los mejores en su campo, y tenía que serlo. Además del crucial factor del tiempo, el viaje de cinco horas dejaría sólo un pequeño margen de combustible. Por ello, no había espacio posible para el error. Si les atacaban y se veían obligados a realizar acciones evasivas, las oportunidades de volver a la base serían mínimas. Los bombarderos Mosquito no llevaban armamento defensivo; tenían que apoyarse únicamente en la velocidad para escapar de los cazas enemigos. Los aviones cruzaron el mar del Norte a baja cota, ascendiendo ligeramente cuando sobrevolaron la costa alemana. La mañana era brillante y clara, y Sismore no encontró dificultades para localizar las referencias en tierra mientras los bombarderos se dirigían velozmente hacia su objetivo. Reynolds ascendió vertiginosamente, llevando los tres aviones a 6 000 m para su aproximación final. Los lagos de los alrededores de Berlín aparecieron ante ellos, lanzando destellos como el metal bajo el brillo del sol.

En Gran Bretaña, los lingüistas que escuchaban la radio alemana poco antes de las 11.00 horas, oyeron que se anunciaba la audición de un importante discurso. Siguió la desilusión: el discurso no lo leería Hitler, sino Hermann Goering, jefe de la *Luftwaffe* alemana. Hitler sufría un dolor de garganta de última hora y Goering iba a sustituirlo. El único consuelo era que Goering era considerado el segundo en la jerarquía del Tercer *Reich* después del *Führer*.



Una cronometración al segundo y una precisión total resultaron vitales para el éxito de la incursión sobre Amiens. Cuatro secciones de tres Mosquito atacaron a ras del suelo, las dos primeras encargadas de romper los muros del perímetro. Luego, seis aviones del 464.º Escuadrón de la Real Fuerza Aérea australiana (cuya insignia aparece a la derecha) atacaron objetivos prefijados del complejo de la prisión. Abajo, derecha: Una muestra del nivel de puntería conseguido por los tripulantes de los Mosquito. El muro sur ha sido destruido a costa de sólo daños mínimos en las celdas de la prisión.

Los Mosquito se encontraban ahora sobre Berlín. Con 30 segundos por delante, Sismore centró la calzada de la Wilhelmstrasse en su visor de bombardeo. Algunos penachos aislados de fuego antiaéreo aparecieron alrededor de los aviones, pero no hubo señales de cazas enemigos.

En toda Alemania, millones de personas oyeron en sus receptores de radio una fanfarria de trompetas seguida del anuncio de un locutor que presentaba a Goering. De repente, sus palabras fueron cortadas. En la radio se oyó con claridad el ruido de bombas que explosionaban en el momento que los Mosquito soltaban sus bombas de 230 kg en torno a la emisora de radio. Hubo una larga pausa con gritos intermitentes como ruido de fondo. Entonces, el locutor informó a los oyentes de que habría algún retraso. Su voz desapareció y, en su lugar, se escuchó música militar. Pasó casi una hora antes de que Goering saliera por fin al aire, claramente contrariado y enfadado. Sólo un par de años antes había asegurado confiadamente que ningún avión enemigo volaría jamás sobre el Tercer *Reich*. Sin embargo, aquel día la *RAF* había visitado la capital del *Reich* a plena luz del día.

Los tres Mosquito volvieron a salvo a la base, pero para la *RAF* el trabajo de la jornada no había terminado. Goebbels iba a hablar a las 16.00 horas y se le había preparado una cálida recepción. A las 12.35 horas otros tres Mosquito, esta vez del 139.º Escuadrón y dirigidos por D.F.W. Darling, despegaron de Marham. Volaron a la máxima altitud hasta un punto situado al norte de Heligoland y después giraron hacia Lübeck. Para entonces, el tiempo había empeorado y los aviones volaron entre nubarrones durante todo el camino. Mientras los Mosquito ascendían a 6.000 m, el sargento R.C. Fletcher, navegante del avión número dos, descubrió un Messerschmitt 109 que les atacaba por la popa. El piloto de Fletcher, el sargento J. Massey, y el sargento de patrulla P.J. McGeehan, que volaba en el tercer aparato, adoptaron una violenta acción evasiva y consiguieron librarse de los cazas. El jefe de escuadrón Darling no tuvo tanta fortuna. Se le vio por última vez mientras caía en picado hacia una nube, aparentemente fuera de control, y no consiguió volver de la misión.

Los dos Mosquito restantes volaron por encima de una densa capa de nubes. A las 15.56 horas llegaron a Berlín y el sargento Massey soltó sus bombas a través de un claro en las nubes. El fuego antiaéreo era ahora muy intenso y pasaron otros ocho minutos antes de que el sargento de patrulla McGeehan pudiera ponerse en posición para realizar otra fructífera pasada de bombardeo. Sus proyectiles explosionaron dos ki-



Abajo: El capitán de grupo Percy Pickard, fotografiado poco antes de despegar para la misión de Amiens. La incursión fue la última de Pickard como comandante de la 140.ª Ala. Su Mosquito fue atacado por dos cazas enemigos en el camino de regreso; nunca regresó a la base. Fotografías insertas (desde arriba en sentido de las agujas del reloj): Varias semanas después de la incursión, el reconocimiento aéreo reveló la magnitud del bombardeo. Un Mosquito vira sobre la carretera de Amiens tras soltar su carga sobre el sector sureste de la prisión. Mientras las bombas caen en el blanco en el ala noreste, los escombros levantan una densa nube de humo.

lómetros y medio al sur del centro de la ciudad. Al tiempo que los Mosquito volvían a casa, el discurso de Goebbels tuvo lugar según lo planeado, aunque desde un búnquer subterráneo. En ligero picado para ganar velocidad, los dos bombarderos se dirigieron a la costa, esquivando lo peor del fuego antiaéreo, además de un enjambre de aviones Focke-Wulf 190. Los Mosquito llegaron a salvo a Marham.

Un año más tarde, el 18 de febrero de 1944, los Mosquito realizaron lo que, desde entonces, se ha convertido en uno de los ataques diurnos a baja cota más famosos de todos los tiempos. Aviones de la 140.ª Ala, parte de la recién formada Segunda Fuerza Aérea Táctica, bombardearon y destruyeron los muros de la prisión de Amiens, permitiendo que unos 200 combatientes de la Resistencia francesa pudieran escapar.

El ataque no podía demorarse más, pues muchos de los prisioneros franceses estaban en inminente peligro de ejecución

Al mando del capitán de grupo Percy Pickard, la 140.ª Ala era, en esencia, un producto de la *Commonwealth*, formada por el 21.º Escuadrón de la RAF, el 487.º Escuadrón de la Real Fuerza Aérea neozelandesa (RNZAF) y el 464.º Escuadrón de la Real Fuerza Aérea australiana (RAAF). Se seleccionaron seis tripulaciones de cada escuadrón para realizar el ataque, cuyo nombre clave era operación *'Renovate'*. El día fijado para el ataque amaneció nublado y gris, con ráfagas de aguanieve azotando la base de los Mosquito en Hunsdon, Hertfordshire. Los pronósticos indicaban que el viaje también se haría bajo la lluvia y con nubes bajas. Aún así, se decidió que el ataque siguiera adelante, pues muchos de los prisioneros franceses estaban en peligro de inminente ejecución. La incursión la dirigiría el 487.º Escuadrón. Justo al mediodía, tres Mosquito iban a abrir un agujero en el muro oriental de la prisión y, tres minutos más tarde, otros tres aparatos bombardearían el muro septentrional. En ese momento, entrarían en escena los australianos del 464.º Escuadrón: una sección de tres aviones bombardearía la esquina sur de la prisión mientras que otra sección atacaría el ala norte. El tercer escuadrón, el 21.º, tenía que estar en reserva en caso de que alguno de los otros ataques fallasen. Los pilotos de la RAF no estaban muy contentos debido a que tenían que limitarse a esperar y observar, pero los tres escuadrones habían luchado por el primer puesto en la incursión y Pickard había optado por el modo más fácil de decidir el orden de ataque: a cara o cruz.

Los tres escuadrones despegaron a las 11.00 horas del 18 de febrero y volaron derechos al corazón de la tormenta de nieve. Cada aparato llevaba un par de bombas de 230 kg con espoletas de acción retardada de once segundos. Los Mosquito se reunieron con su escoltas de cazas sobre Littlehampton y, junto con los tres escuadrones de aviones Typhoon, se dirigieron al canal de la Mancha a baja cota. A pesar de la escasa visibilidad, Amiens resultó fácil de localizar y los Mosquito rodearon la ciudad y se lanzaron hacia su objetivo a lo largo de la recta carretera Albert-Amiens. Entre tanto, la segunda sección de aviones giró para atacar por el norte. El comandante de ala R.W. Iredale, que dirigía la primera sección del 464.º Escuadrón, describió así el ataque:

"Desde unos cinco kilómetros y medio vi la prisión y los tres primeros aviones llegando desde lo alto. Entonces supe que era el momento de mi entrada. Mi escuadrón tenía que dividirse en dos secciones



IWM

y cada una abriría un extremo de la prisión; fue entonces cuando una mitad se separó y se lanzó para atacar el extremo opuesto por la derecha. El resto de nosotros siguió en estricta formación. Unos 400 metros antes de que llegásemos allí, las bombas de acción retardada explosionaron y vi que habían abierto el muro. Se levantaron nubes de humo y polvo pero todavía podía observar desde lo alto el faldón triangular de la prisión: mi punto de puntería para el extremo que íbamos a abrir.

Solté mis bombas desde unos 3 m y subí de golpe a través del humo que ascendía sobre el tejado de la prisión. Miré a la derecha y me sentí ligeramente aliviado al ver a los otros muchachos que seguían acercándose en línea a 200 m del objetivo. Bombardeamos y nos largamos derechos a la base, ya formados otra vez como sección."

Mientras tanto, Pickard, que iba con los australianos, se separó para actuar como líder del bombardeo. Voló a baja cota sobre la prisión, examinando los daños y sólo cuando estuvo satisfecho al ver todos los objetivos cumplidos, dio la orden a los Mosquito del 21.º Escuadrón para que pusieran rumbo a casa, con sus bombas aún a bordo. Mientras los Mosquito se alejaban rugiendo, los prisioneros –de los que muchos habían escapado de sus celdas con la ayuda de explosivos pasados por la Resistencia– escaparon a través de las brechas de los muros y corrieron a través del suelo nevado hacia la protección de los bosques. Una gran operación de búsqueda alemana capturó más tarde a algunos de los fugitivos, pero muchos consiguieron la libertad.



IWM

Arriba: El comandante de ala R.W. Iredale, que dirigió la primera sección del 264.º Escuadrón durante la incursión a baja cota sobre la prisión de Amiens. Este bombardeo de precisión constituyó un éxito para la 140.ª Ala y, nueve meses después, los tres escuadrones implicados en el ataque repitieron su éxito durante una misión para destruir el cuartel general de la Gestapo en Aarhus, Dinamarca. Superior, izquierda: Mientras los Mosquito inician el viaje de regreso, el edificio de la Gestapo aparece devastado por las bombas.

Mientras los Mosquito se alejaban velozmente de su objetivo, uno de ellos –un avión del 464.º Escuadrón tripulado por el jefe de escuadrón I.E. McRitchie– fue alcanzado por fuego antiaéreo ligero y cayó fuera de control. Pickard viró inmediatamente para sobrevolar los restos, posiblemente para ver lo que había sucedido con los tripulantes. Su Mosquito fue sorprendido por un par de Focke-Wulf 190 y derribado. Él y su navegante, el teniente de patrulla Alan Broadley, murieron de forma instantánea. Todos los demás Mosquito volvieron indemnes a la base.

Dos meses más tarde, los Mosquito actuaron de nuevo en lo que un boletín del Ministerio del Aire describió como "probablemente, la hazaña más brillante del bombardeo de precisión a baja cota de la guerra". Esta vez, su ataque fue dirigido contra el cuartel general de la Gestapo en La Haya, el centro nervioso de las operaciones alemanas contra la Resistencia en los Países Bajos. El cuartel general de la Gestapo tenía 27 m de altura y era un edificio de cinco plantas flanqueado por otras casas de la Schevengsche Weg. Estaba fuertemente defendido con armas ligeras antiaéreas, un factor que haría más peligrosa la misión de los Mosquito.

La tarea de destruir el edificio correspondió al





613.º Escuadrón, al mando del comandante de ala Bob Bateson. Pudo ser el trabajo más difícil llevado a cabo por un escuadrón de bombardeo y la planificación de la incursión tuvo que ser muy meticulosa. Se construyó un modelo a escala del cuartel general, perfecto en todos sus detalles, incluido el espesor y composición de los muros. Además de los planificadores, los científicos trabajaron duro a fin de desarrollar una nueva bomba –una mezcla de elementos incendiarios y explosivos– que tendría un máximo efecto destructor sobre los archivos de la Gestapo. Bateson escogió sus tripulaciones con cuidado y los puso a prueba durante varias semanas de intenso entrenamiento. Al final, todo estaba listo. En las primeras horas del 11 de abril de 1944, Bateson dirigió seis Mosquito desde su base de Lasham, en Hampshire, y puso rumbo hacia el canal de la Mancha.

A medida que se acercaban a La Haya, los Mosquito se dividieron en parejas y pasaron rozando los tejados mientras resonaban las estrechas calles bajo el zumbido de sus motores. Al tiempo que el Mosquito de Bateson se lanzaba sobre el objetivo, con las puertas de la bodega abiertas, el extremo de su semiala izquierda pasó rozando la cúpula del Palacio

IWM

Derecha: La insignia del 487.º Escuadrón de la Real Fuerza Aérea neozelandesa. Este emblema está basado en una leyenda maorí. Las casas de reunión de la tribu solían tener un dibujo similar encima de cada entrada, blandiendo un arma como desafío al enemigo. Izquierda: Las "maravillas de madera". Aviones Mosquito del 487.º Escuadrón parten para Francia.

DE HAVILLAND MOSQUITO

Concebido en 1938 como bombardero diurno desarmado, el de Havilland Mosquito (izquierda) llegó a desempeñar una amplia variedad de funciones: bombardero diurno y nocturno de alta y baja cota, caza diurno y nocturno de largo alcance, cazabombardero, minador, guía de formaciones, reconocimiento fotográfico, entrenador y avión de transporte. Se produjeron un total de 43 variantes y, aparte del Ju 88, ningún avión militar se ha construido en tantas versiones. El prototipo, el W4050, voló en noviembre de 1940 y alcanzó una velocidad 30 kilómetros a la hora superior al más rápido caza británico de la época. Las primeras entregas de bombarderos B.Mk IV fueron para el 105.º Escuadrón en enero de 1942. La variante más importante numéricamente fue la FB.Mk VI, que entró en servicio con los escuadrones tácticos del 2.º Grupo de la RAF en 1943. Equipado con ocho cohetes de 27 kg, el FB.Mk VI también sirvió con varios escuadrones de ataque del Mando Costero de la RAF. Desde 1943 hasta 1945, el Mk VI fue utilizado por 44 escuadrones de la RAF. Propulsado por dos motores lineales Rolls-Royce Merlin 21, el Mk VI tenía una velocidad máxima de 610 km/h a 5 000 m de altitud y un techo de casi 10 000 m. El armamento comprendía cuatro cañones de 20 mm y cuatro ametralladoras de 7,7 mm, además de dos bombas de 225 kg y ocho cohetes. El Mosquito también se construyó en Canadá y Australia, y se suministraron 40 ejemplares de reconocimiento a la USAAF, utilizados con la designación F-8. La producción total de Mosquito llegó a las 7 781 unidades. El último Mosquito siguió en servicio de primera línea hasta los años cincuenta con las variantes de caza nocturna NF.Mk 30 y NF.Mk 36, de reconocimiento PR.Mk 34 y de bombardeo ligero B.Mk 35.

de la Paz. El teniente de patrulla Peter Cobley, que seguía en línea a Bateson, vio cómo las dos bombas del líder caían a lo lejos. Tuvo la visión fugaz de un centinela alemán que arrojaba su fusil y salía corriendo para salvarse, y después vio cómo las bombas de Bateson entraban literalmente por las puertas delanteras del edificio. Cobley, por su parte, lanzó sus propias bombas, ascendiendo después de golpe por encima del tejado del edificio. Dos minutos más tarde, mientras unas densas nubes de humo subían ya desde el maltrecho edificio, la segunda pareja de Mosquito realizó su ataque. Tras un nuevo intervalo, la tercera pareja terminó el trabajo. El edificio de la Gestapo había sido destruido por completo y las casas colindantes sólo habían sufrido ligeros daños.

El 31 de octubre de 1944, otro cuartel general de la Gestapo, esta vez el de Aarhus, en Dinamarca, fue atacado por 25 Mosquito de la 140.ª Ala. Los escuadrones participantes fueron el 21.º, el 464.º y el 487.º, las mismas unidades que llevaron a cabo la incursión sobre la prisión de Amiens. Dirigidos por el recién ascendido comandante de ala Bob Reynolds, despegaron de la isla de Thorney y partieron hacia el mar del Norte escoltados por ocho cazas Mustang. Los Mosquito llevaban un total de 15.000 kg de bombas, equipadas también con espoletas de acción retardada de once segundos.

El cuartel general de la Gestapo estaba situado en dos edificios vecinos que previamente habían formado parte de la Universidad de Aarhus. Una vez más, los escuadrones se enfrentaban con el problema de realizar un ataque efectivo con un mínimo de daños para las propiedades civiles. La zona del objetivo se alcanzó sin incidentes y durante el vuelo a baja cota hacia Dinamarca, los Mustang atacaron trenes y otros blancos de fortuna. Los Mosquito pasaron sobre el cuartel general como un suspiro y soltaron sus bombas en su mismo centro, dejando el edificio maltrecho y en llamas. Un Mosquito dio con el tejado y perdió la rueda de cola y la mitad del timón de profundidad de babor. Aun así, consiguió llegar a salvo a Gran Bretaña, al igual que el resto de los aviones. Más de 200 oficiales de la Gestapo murieron en el ataque y todos los archivos sobre la Resistencia holandesa quedaron destruidos en el posterior incendio.

El 31 de diciembre de 1944, los Mosquito del 627.º Escuadrón llevaron a cabo un ataque igualmente fructífero contra el cuartel general de la Gestapo en Oslo, Noruega; el 25 de marzo de 1945 les tocó de nuevo el turno a los tres escuadrones de la 140.ª Ala cuando Bob Bateson dirigió un intrépido ataque a baja cota contra el edificio principal de la Gestapo en Copenhague, Dinamarca. Aunque el objetivo quedó completamente destruido, el éxito de la misión quedó empañado cuando uno de los Mosquito dio con la punta del ala contra un obstáculo y se estrelló sobre la escuela de un convento y dio muerte a 87 niños.

Sin embargo, los daneses perdonaron. Aceptaron que este tipo de tragedias eran inevitables en tiempos de guerra. Cuando Bob Bateson visitó Dinamarca después de la guerra, fue tratado como un héroe. Durante su visita se reunió con varios hombres que habían sido torturados en el cuartel general de Copenhague cuando llegaron los Mosquito. Le debían sus vidas. Pero todo pertenecía ya al pasado; para el comandante de ala Bateson fue mucho más importante el día en que dirigió su Mosquito sobre Copenhague por última vez para tomar parte en un desfile aéreo con el que recaudar fondos para el orfanato danés cuyos niños fueron víctimas de la tiranía que él y sus hombres tanto habían ayudado a eliminar.

De todas las operaciones realizadas con el Mosquito, una de las más espectaculares se produjo el 1 de abril de 1944, a cargo de seis aviones del 613.º Escuadrón (Ciudad de Manchester). Dirigidos por el comandante de ala Bob Bateson (abajo), los Mosquito destruyeron por completo los archivos alemanes de la Gestapo almacenados en las galerías de arte Kleizcamp, en La Haya. Casi rozando los tejados mientras se dirigían hacia el objetivo, los pilotos descargaron una lluvia de bombas con una puntería increíble. Fotografía principal: Inmensas nubes de humo cubren la Schevengsche Weg mientras las bombas devastan el CG de la Gestapo.

IWM



LA BATALLA DE LA PONCHERA



DE INCHON A LA LÍNEA SIN NOMBRE

Después del desembarco de la 1.ª División de Infantería de Marina en Inchon el 15 de setiembre de 1950 y la captura de Seúl, los infantes de marina se trasladaron a Wonsan, en la costa oriental coreana, desde donde se desplazaron hacia el norte hasta que el general MacArthur les ordenó el 24 de noviembre ir al noroeste. El plan de MacArthur consistía en atrapar lo que quedaba del Ejército Popular Norcoreano (EPC) entre el X Cuerpo, del que formaba parte la 1.ª División de Infantería de Marina, y el Octavo Ejército, que avanzaba hacia el oeste. El 25 de noviembre, este cuadro cambió por completo: miles y miles de "voluntarios populares" chinos entraron en guerra para apoyar al EPC. La gigantesca oleada de infantería cogió a la 1.ª División de Infantería de Marina en el depósito de Chosin y los infantes, superados en número, se vieron obligados a retirarse en combate hacia el puerto de evacuación de Hungnam, unos 100 km al sur, a través de escarpadas montañas. El 31 de diciembre, las fuerzas de la ONU volvieron al sur del Paralelo 38. En enero de 1951, la ONU tenía 365 000 hombres luchando contra 500 000 infantes comunistas, respaldados por una reserva de un millón de hombres. Las fuerzas de la ONU recibieron la orden de infligir numerosas bajas y después retroceder a las bien preparadas defensas, y esta táctica funcionó bien frente a los ataques comunistas, que se iniciaron el 1 de enero de 1951. Tras las operaciones "*Killer*" y "*Ripper*" del general Ridgway, los chinos empezaron su primera ofensiva de primavera el 22 de abril. El día 29, las fuerzas de la ONU fueron rechazadas hacia la Línea Sin Nombre, entre Seúl y Taepori, donde soportaron la segunda ofensiva de primavera de los comunistas el 15 de mayo. Tras cinco días, el esfuerzo comunista se detuvo y el general Van Fleet ordenó a sus tropas desplegarse "en persecución del enemigo".

Cuando la 1.ª División de Infantería de Marina atacó en dirección a Corea del Norte en agosto de 1951, el camino estaba bloqueado por su parte septentrional, intensamente defendido, con un cráter volcánico, la Ponchera.

La derrota de la segunda ofensiva comunista de primavera en Corea, que concluyó el 20 de mayo de 1951, fue seguida por un intenso contrataque hacia el norte de Hongchon mientras la infantería de Marina norteamericana y las 5.ª y 7.ª Divisiones de la República de Corea avanzaban a través de las montañas hacia la "Ponchera", un cráter volcánico situado a unos 40 km al norte de Inje. El coronel Wilburt S. "Bigfoot" Brown, al mando del 1.er Regimiento de Infantería de Marina, dijo de su 2.º Batallón: "En el último análisis, el 2/1.º tuvo que tomar su objetivo con bayoneta y granadas de mano, arrastrándose por la ladera de una montaña para sorprender al enemigo. Fue un trabajo sangriento y el más duro combate que he visto jamás".

Cuando se propuso un alto el fuego el 23 de junio, la 1.ª División de Infantería de Marina ocupó unas posiciones duramente ganadas en la línea Kansas. Las negociaciones entre las Naciones Unidas y las fuerzas comunistas habían empezado el 10 de julio y cinco días más tarde, los infantes de marina fueron relevados y enviados a la reserva para su remplazo y



TRH

General Simmons (USMC)

adiestramiento. Sin embargo, el 22 de agosto los comunistas iniciaron de nuevo los combates con el pretexto de que los norteamericanos habían violado la neutralidad de Kaesong, la ciudad situada más allá de las líneas comunistas donde se habían celebrado las conversaciones, mediante un bombardeo con napalm sobre las cercanías.

Cuatro días después, la 1.ª División de Infantería de Marina recibió órdenes de volver al frente. El general Gerald C. Thomas, un excepcional oficial que había servido con el 6.º de Infantería de Marina en Belleau Wood en 1918 y fue el oficial de operaciones de la 1.ª División de Infantería de Marina en Guadalcanal, estaba al mando. En gran medida, la suya era una nueva 1.ª División, pues los veteranos del perímetro de Pusan, Inchon, el depósito de Chosin y los combates de primavera casi habían desaparecido, bien por la rotación o bien por el gran número de bajas.

Los objetivos de la división eran demasiado complejos: unos cerros fuertemente defendidos justo al norte de la Ponchera. El 7.º Regimiento de Infantería de Marina y el Regimiento del Cuerpo de Infantería de Marina coreano (CIMC) empezó a avanzar bajo un aguacero el 27 de agosto. El 5.º Regimiento de Infantería de Marina tenía que seguir al 7.º por el estrecho valle de Soyang mientras que el 1.º Regimiento de Infantería de Marina tenía que permanecer cerca de Hongchon como reserva del X Cuerpo. La marcha motorizada hacia las zonas de reunión avanzada sólo debía haber llevado cinco horas, pero las lluvias de verano habían arrasado las carreteras y varias de ellas se encontraban bloqueadas.

Página 2181: Un miembro de la 1.ª División se protege cuando una casamata del Ejército Popular norcoreano (EPC) es destruida con una carga explosiva. Izquierda, arriba: La nieve se derrite en las laderas mientras los carros de combate y la infantería norteamericanas avanzan sobre Hongchong a comienzos de 1951. Izquierda, abajo: Los infantes de marina cumplen la orden del general Thomas de avanzar hacia el norte a finales de agosto de 1951. Abajo: Unos soldados pasan a través de una base avanzada hacia la cadena montañosa que rodea la Ponchera.

La experiencia vivida por el 3.º Batallón del 7.º Regimiento de Infantería de Marina fue muy característica. Recogieron sus tiendas, listos para una rápida salida matinal. Los camiones que los tenían que llevar no llegaban. Se sentaron bajo la lluvia, tomaron una comida fría al mediodía y después una cena fría de ración C. Finalmente, los camiones aparecieron a las 21,00 horas. El convoy se arrastró por pésimas carreteras y atravesó atascos de tráfico hasta las 03,00 horas del 28, en que el batallón llegó a una zona de vivaques inundada con 30 cm de agua. El teniente coronel Bernard T. Kelly, comandante del batallón, ordenó a sus hombres permanecer en los camiones. Hasta la tarde del día 29 no llegaron a su zona de reunión en el extremo opuesto del río Soyang, crecido por la lluvia. Entonces pasaron a relevar un elemento de la 8.ª División de la ROC. Al situarse en la Cota 680, fueron recibidos por 200 proyectiles de mortero y artillería.

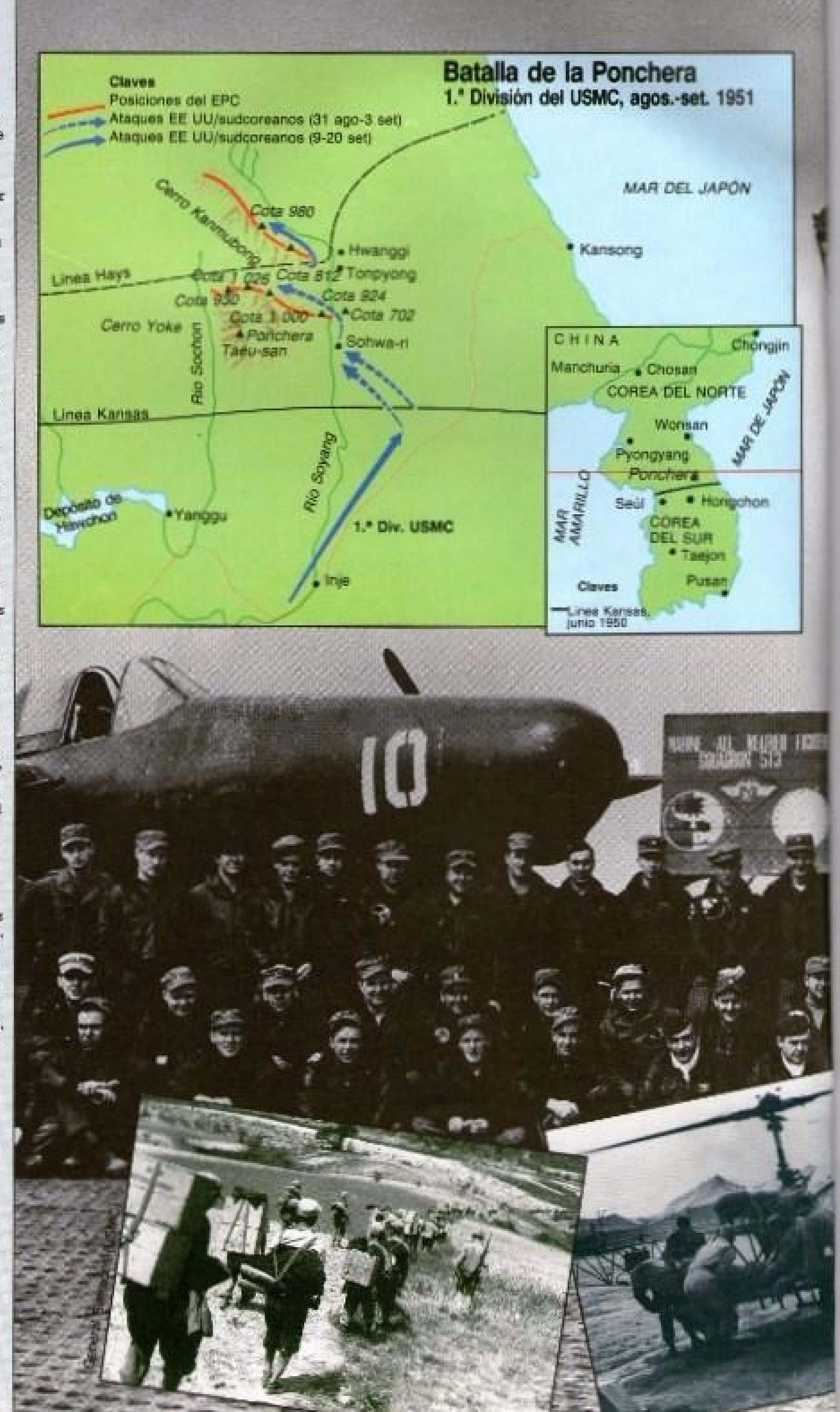
La zona de combate asignada a la 1.ª División de Infantería de Marina era un trozo de terreno de los más prohibidos que había en Corea. Se había marcado en el mapa una nueva línea –la línea Hays– que señalaba el extremo norte de la Ponchera. Estaba dominada por el cerro Yoke, cuyos principales picos eran las Cotas 930, 1 000, 1 026 y 924. En la defensa del cerro, según la División G-2, se encontraba el 6.º Regimiento de la 2.ª División del II Cuerpo del Ejército Popular Norcoreano (EPC). El reconocimiento aéreo resaltó el movimiento de refuerzos hacia el sur en forma de dos o tres regimientos diarios más, y los prisioneros señalaron que iba a empezar una gran ofensiva comunista el 1 de setiembre.



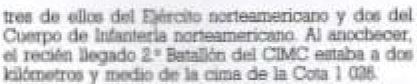
US Marine Corps

APOYO AÉREO DIRECTO

Para el tipo de combates del Cuerpo de Infantería de Marina, resulta vital su propia cobertura aérea directa e integral. En los ataques de la Ponchera, por ejemplo, la artillería, compuesta por 54 obuses de 105 mm y 18 de 155 mm de la 1.ª División de Infantería de Marina, era superada por unas 92 piezas de campaña enemigas, sobre todo armas de 76, 105 y 122 mm. Por ello, según la doctrina del Cuerpo de Infantería de Marina, fue la cobertura aérea directa del USMC la que debería haber proporcionado a los infantes de marina lo que necesitaban. La razón de que esto no sucediera se debió al largo conflicto de acercamiento táctico entre el Cuerpo de Infantería de Marina y la Fuerza Aérea norteamericana. Para apoyar a la división con más eficacia, la 1.ª Ala de Aviones del USMC había trasladado dos escuadrones de F4U Corsair al K-18, un aeródromo de la costa oriental a menos de 80 km por detrás de la zona de acción de la división. Sin embargo, la 1.ª Ala de Aviones de Infantería de Marina estaba bajo el control operacional de la Quinta Fuerza Aérea y ésta, siguiendo la doctrina de la Fuerza Aérea norteamericana de aislar el campo de batalla, hizo partir a una gran parte de los aviones del USMC en misiones de interdicción profunda. La división dispuso de muy pocos Corsair. Durante los 18 días de combate en la Ponchera, los controladores aéreos avanzados del general Thomas pidieron ataques aéreos en 182 ocasiones. Unas 127 de estas peticiones fueron atendidas, pero sólo en 24 ocasiones llegaron los aviones a tiempo para modificar el curso del combate.



Derecha: Porteadores sudcoreanos llevan suministros hacia las posiciones de un regimiento del USMC. Centro, derecha: Un infante herido es evacuado en un HTL-4. Extremo derecho: La artillería del USMC martillea posiciones norcoreanas.





La 1.ª División de Infantería de Marina tendría que dar un golpe a los norcoreanos. El 7.º de Infantería de Marina, al mando del coronel Herman "Herman el alemán" Nickerson, y el 1.er Regimiento del CIMC, a las órdenes del coronel Kim Tai Shik, recibieron órdenes de atacar a las 06,00 horas del 31 de agosto. El 5.º de Infantería de Marina tenía que proteger su retaguardia y patrullar la zona de división a lo largo de la línea Kansas.

En la mañana del 31, el 1.º y 3.º Batallones de Infantería de Marina de Corea del Sur (CIMC) se lanzaron en columna contra una moderada resistencia, con la Cota 924 como primer objetivo. Las minas les dieron más problemas que el fuego enemigo, tanto las minas enemigas como las minas "amigas" abandonadas por los anteriores ocupantes de las líneas. El 3.er Batallón del 7.º de Infantería de Marina de Kelly, a la derecha del avance de los infantes de marina coreanos, subió por las laderas de la Cota 702, que también resultó estar densamente minada, y recibió un fuego intermitente de morteros y artillería. Los tres batallones de asalto aún estaban a 1 000 m de sus objetivos iniciales cuando la llegada de la noche les hizo detener sus movimientos.

Arriba: Un helicóptero ambulancia Bell HTL-4. Abajo: Personal de vuelo y de tierra del VMF (N)-513 con dos de sus aviones, un caza nocturno Grumman F7F-3N (izquierda) y un F4U Corsair.

Se lanzaron de nuevo a la mañana siguiente: el 3.er Batallón del CIMC se movió a través del 3.er Batallón del 7.º de Infantería de Marina para tomar la línea de cerro desde el noreste, mientras que el 1.er Batallón del CIMC llegaba por el sudeste. Los infantes de marina sudcoreanos consiguieron llevar una compañía a 200 m de la cima de la Cota 924 al anochecer. Su éxito fue muy efímero pues durante la noche los norcoreanos los expulsaron de la colina.

La mañana del 2 de setiembre, el 2.º Batallón del CIMC entró en acción. Empezaron a avanzar por detrás de un impresionante fuego preparatorio de artillería procedente de cinco batallones de artillería, tres de ellos del Ejército norteamericano y dos del Cuerpo de Infantería norteamericano. Al anochecer, el recién llegado 2.º Batallón del CIMC estaba a dos kilómetros y medio de la cima de la Cota 1 026.

General Simmons (USMC)

Durante todo el 1 de setiembre, el batallón de Kelly había mantenido su propia batalla en la Cota 702, aguantando frente a cuatro contrataques procedentes de la Cota 602. Kelly, tras rechazar un último contrataque al amanecer, se trasladó dos horas después y al mediodía del 2 de setiembre, ya había capturado la Cota 602. Los norcoreanos alardearon de su testarudez efectuando tres contrataques más contra él aquella misma tarde.

Al día siguiente, 3 de setiembre, mientras Kelly se atrincheraba en la Cota 602, los infantes de marina coreanos de Kim se lanzaron hacia la cresta de la Cota 1 026. Para tratar de disminuir el frente del CIMC, el 2.º Batallón del 7.º de Infantería de Marina fue trasladado a un sector que incluía la Cota 924 y a media mañana el CIMC había capturado la Cota 1 026. Rechazaron un contrataque aquella tarde y, al anochecer, la 1.ª División de Infantería de Marina se alzó triunfante en el borde septentrional de la Ponchera. El precio para los norteamerianos y sudcoreanos fue de 109 muertos en acción y 494 heridos.

La división se mantuvo entonces en su posición durante seis días, mientras se recibían nuevas reservas de munición. Las líneas de frente estaban 80 km al norte de la zona base en Hongchon, lo que creaba considerables dificultades logísticas. La carretera de dos carriles era buena hasta Inje, pero después se convertía en un estrecho camino de barro que se abría paso zigzagueante por el valle de Soyang. El 1 de setiembre, 20 transportes de la Fuerza Aérea norteamericana que volaban desde Japón lanzaron en paracaídas municiones y raciones para el CIMC, pero por lo demás, el resto de los suministros llegaron en trenes de "porteadores" coreanos, de los que 150 a 250 trabajaban para cada batallón.

El plan de Nickerson era capturar el extremo oriental de Kanmubong y después avanzar por el cerro

Los norcoreanos no estuvieron ociosos durante aquella larga tregua de seis días. El reconocimiento aéreo mostró de nuevo movimientos de tropas hacia el sur y se supo por los prisioneros que la 1.ª División del III Cuerpo del EPC había llegado para relevar a la maltrecha 2.ª División del II Cuerpo.

A las 03,00 horas de la mañana del 9 de setiembre, el 7.º de Infantería de Marina de Nickerson lanzó un nuevo ataque con dos objetivos: las Cotas 673 y 749. El 1.er Regimiento de Infantería de Marina, obtenido a partir de la reserva del X Cuerpo, tenía que prepararse para pasar a través del 7.º de Infantería de Marina y continuar el ataque contra la Cota 1 052.

Desde su línea de salida en el cerro Yoke, el 7.º de Infantería de Marina tuvo que descender por un estrecho valle, cruzar un arroyo y después trepar por el cerro Kanmubong. Este cerro estaba dominado por las Cotas 812, 980 y 1 052. El plan de Nickerson era capturar el extremo oriental de Kanmubong y después "recorrer el cerro". Para llegar a aquella punta de Kanmubong, el teniente coronel B.T. Kelly y su 3.er Batallón tuvieron que capturar primero la Cota 680, situada directamente al norte de su posición en la Cota 602. La captura de la Cota 680 llevó todo un día de combate. A través del valle hacia el este, el 1.er Batallón del 7.º de Infantería de Marina, al mando del teniente coronel James G. Kelly, lo encontró igualmente difícil al enfrentarse con la Cota 673.

Nickerson, con sus dos batallones de asaltos metidos en problemas, ordenó a su batallón de reserva

TRH BHL

Griffin– realizar una marcha nocturna por el valle que había entre las dos colinas. Cuando amaneció el 12 de setiembre, Griffin llegó a las defensas norcoreanas en la cima de la Cota 673 por detrás mientras que el batallón de J.G. Kelly llegó atacando por el otro lado de la colina. El batallón de Griffin se dio entonces la vuelta y tomó una sección de la Cota 749. El 3.er Batallón, de B.T. Kelly actuó con eficacia similar y llegó a la cima de su objetivo a media mañana.

Sin embargo, aún quedaba un punto fuerte de casamatas ocupadas por norcoreanos en la Cota 749 y el cerro que iba desde allí hasta la Cota 673, y no se podía pasar junto a sus posiciones. Se necesitarían tropas frescas para expulsarlos.

El 1.º de Infantería de Marina, ahora al mando del coronel Thomas J. Wornham, llegó para relevar al 7.º de Infantería de Marina la noche del 12 de setiembre. Al amanecer, su 3.º y 2.º Batallones habían relevado al 3.º y 1.º Batallones de Nickerson. El 2.º Batallón, a las órdenes del teniente coronel Franklin B. "Brooke" Nihart, tuvo que abrirse paso combatiendo para relevar al 2.º Batallón del 7.º de Infantería de Marina y completar la captura de la Cota 749. Además de la obstinación de los norcoreanos, hubo problemas con la escasez de suministros pues los porteadores no podían mantener el ritmo de una batalla a gran escala. El VMO-6 del mayor David W. McFarland, con un puñado de helicópteros ligeros Bell, también tenía problemas con la cantidad de heridos que llegaban de las posiciones elevadas de las colinas. Por suerte, un escuadrón de helicópteros medios de la Infantería de Marina, el HMR-161, al mando del teniente coronel George W. Herring, había llegado el último día de agosto con 15 Sikorsky HRS-1. Este helicóptero podía transportar 650 kg de carga útil al nivel del mar lo que equivalía a seis infantes de marina equipados para el combate.

El puente aéreo se inició avanzada la tarde y los helicópteros de Herring se abrieron paso por el valle

El 10 de setiembre, el HMR-161 se trasladó para compartir la pista X-83 con el VMO-6. El día 12, tras unos vuelos de orientación, Herring informó que su escuadrón estaba listo para su primera misión de combate. Se le ordenó transportar los suministros de un día al batallón de Nihart y recoger sus bajas; el 13 de setiembre, la operación "Windmill I" ya estaba en marcha. El puente aéreo se inició avanzada la tarde y los helicópteros de Herring se abrieron paso por el valle. La artillería de la infantería de marina enmascaró la zona de aterrizaje de la Cota 673 con humo y, a las 16,10 horas, el primer HRS-1 soltó su red

dos horas y media, entregando unas siete toneladas de suministros, sobre todo munición, en lo que constituyó la primera misión de reabastecimiento con helicópteros del mundo. Se evacuaron 74 heridos.

El 2.º Batallón del 1.º de Infantería de Marina de Nihart seguía luchando contra los norcoreanos atrincherados en la Cota 749. Este obstáculo bloqueaba también el avance del teniente coronel Foster C. "Frosty" LaHue y de su 3.er Batallón del 1.º de Infantería de Marina, a la izquierda de Nihart. Hasta las 20.25 horas la unidad de Nihart no pudo relevar por completo a las dos compañías del 2.º Batallón del 7.º de Infantería de Marina de Griffin que quedaban atrincheradas y esperando en la Cota 749.

El 1.º de Infantería de Marina de Wornham avanzó en la mañana siguiente con su 2.º y 3.º Batallones. Las casamatas tenían que ser destruidas una a una. Ya había terminado el día antes de que el batallón de Nihart, con el apoyo de la artillería pesada, pudiese avanzar 300 m en la Cota 749.

El día 16, el 5.º de Infantería de Marina, entonces al mando del coronel Richard C. Weede, tenía que pasar a través del 3.er Batallón del 1.º de Infantería de Marina que, a su vez, debía relevar al 1.º Batallón del 1.º de Infantería de Marina. Este batallón no había entrado en combate y ahora tenía que pasar a través del 2.º Batallón para tomar el cerro lateral que estaba al oeste de la Cota 812; era un trabajo demasiado complicado para un solo día. Salió según lo planeado.

El 1.er Batallón del 1.º de Infantería de Marina, al mando del teniente coronel John E. Gorman, pasó a través de las menguadas filas del 2.º Batallón a las 08.30 horas, se desplazó a lo largo de la línea del cerro lateral y, tras un duro día de combate, aseguró por fin la Cota 749 y sus cercanías.

Con ello terminaba la operación para el 1.º de Infantería de Marina. Ahora le tocaba el turno al 5.º de Infantería de Marina. Su primer objetivo era la Cota 751. El 2.º Batallón del teniente coronel Houston "Tex" Stiff tenía que encargarse del principal esfuerzo. El 3.er Batallón, a las órdenes del teniente coronel Donald R. Kennedy, tenía que llegar por la izquierda

zona de tierra quemada y maleza chamuscada, los infantes de marina avanzan junto a una casamata comunista destruida. Los norcoreanos y sus aliados chinos construyeron con rapidez puntos fuertes y sistemas de trincheras durante las distintas treguas de la guerra coreana, algo que las fuerzas de la ONU descubrirían trágicamente.



Entre los oficiales que servían en la 1.ª División de Infantería de Marina durante el asalto a la Ponchera estaban (inferior, de izquierda a derecha): el coronel Herman ("Herman el alemán") Nickerson, oficial al mando del 7.º de Infantería de Marina, el general de brigada William J. Whaling, comandante adjunto de división, el general Gerald C. Thomas, general al mando, el coronel Victor H. Krulak, jefe de estado mayor, el coronel Thomas A. Wornham, sucesor del coronel Wilbert S. "Bigfoot" Brown como oficial al mando del 1.º de Infantería de Marina, y el coronel Richard G. Weede, comandante del 5.º de Infantería de Marina.

de Stiff, listo para tomar la Cota 980 en el momento en que se le ordenara.

Tex Stiff partió de nuevo a la mañana siguiente y cogió a los norcoreanos mientras desayunaban. Se hizo un gran avance al principio a lo largo de la línea del cerro hasta la Cota 812 y, después, el extremo inicial del batallón fue sometido a un intenso tiroteo de fuego cruzado. Stiff envió una compañía por delante y otra por el flanco, lo que le aseguró la Cota 812. Tras una breve pausa, continuó hacia la Cota 980. No obstante, el jefe de su regimiento, el coronel Weede, ordenó a Stiff y a Kennedy que aguantasen donde estaban pues se pensaba que, aunque se capturase la Cota 980, resultaría insostenible mientras el EPC mantuviese en su poder la Cota 1 052.

Durante varios días, el fuego enemigo procedente de las Cotas 980 y 1 052 siguió cayendo sobre el batallón de Stiff. Tenía ya pocos suministros para atrincherarse de forma adecuada, y por ello se inició la operación *"Windmill II"*. El 18 de setiembre, diez de los HRS-1 de Herring transportaron cinco toneladas de sacos de arena, alambre de espino y minas, pero todo ello no impidió que el batallón de Stiff sufriese numerosas bajas el 19 de setiembre. Aquel día, el 1.er Batallón del 5.º de Infantería de Marina del teniente coronel William P. Alston se desplazó por el flanco derecho de Stiff para proporcionar a la división una sólida línea defensiva que se extendía unos tres kilómetros hacia el oeste, casi hasta el río Soyang. Los norcoreanos intentaron expulsar a Stiff de la Cota 812 antes del amanecer del día 20 sin conseguirlo. Esta acción marcó el episodio final de las batallas de los infantes de marina por la Ponchera.

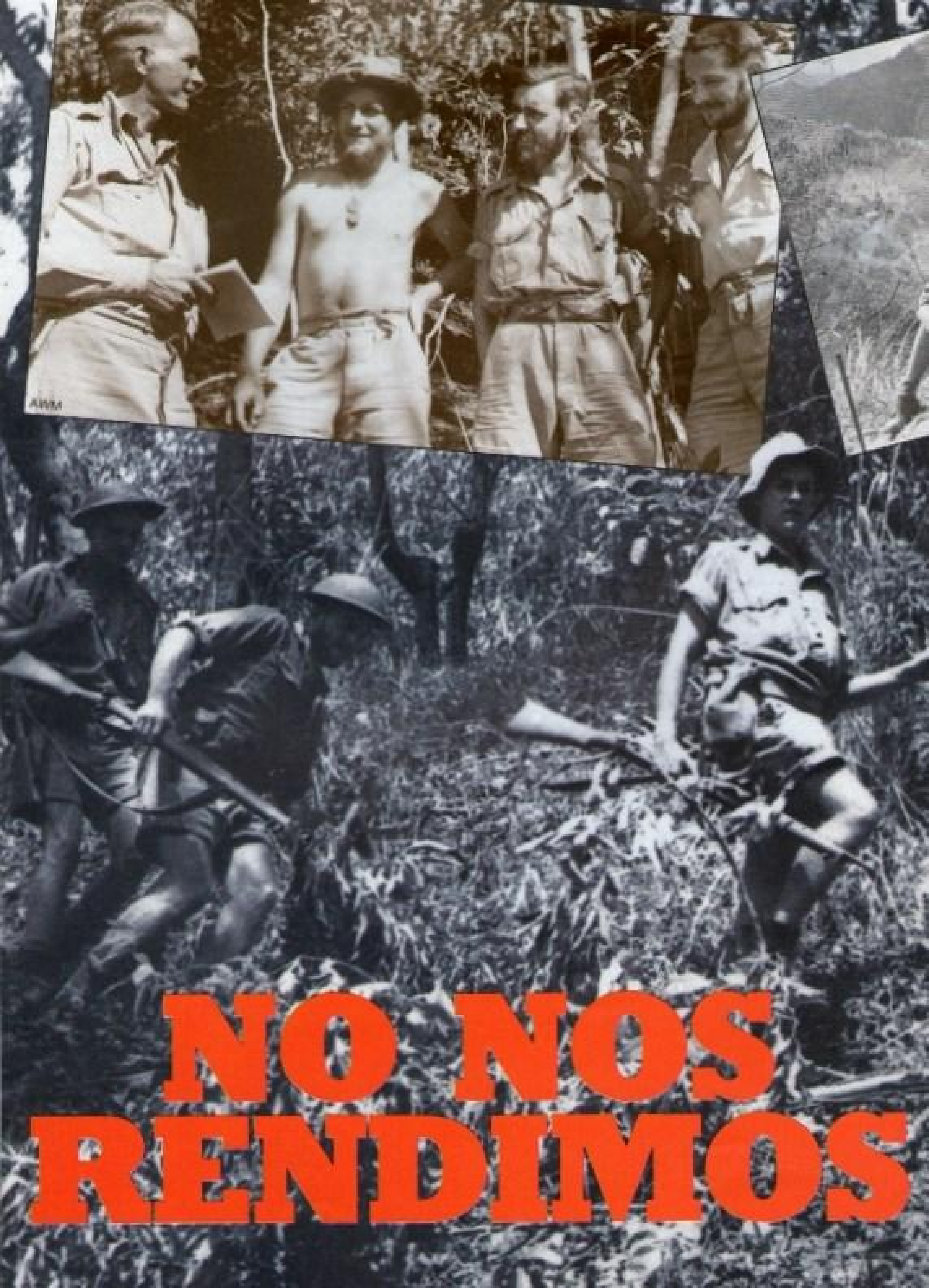
Tras un período de tres semanas de intensos combates, la 1.ª División de Infantería de Marina mantenía ya un sólido frente. El 1.er Regimiento del CIMC, en el flanco izquierdo, patrullaba vigorosamente hacia el norte. El 5.º Regimiento de Infantería de Marina mantenía un amplio sector en el centro de la línea. El 1.er Regimiento de Infantería de Marina estaba al este y se extendía hasta los límites del cuerpo, mientras que el 7.º de Infantería de Marina estaba de reserva en Wontong-ni.

En todo el frente, la ofensiva de la ONU había sido fructífera. A mediados de octubre, los comunistas volvieron a la mesa de conferencias y, mientras intentaban ganar allí lo que no habían conseguido ganar en el campo de batalla, comenzó una estática y empatada guerra de posiciones, similar a la guerra de trincheras de la Primera Guerra Mundial. La guerra de maniobras ya había terminado para los infantes de marina. Para la 1.ª División de Infantería de Marina, el siguiente gran combate no tendría lugar hasta casi un año después, cuando algunas unidades de la división marcharon contra la Cota 122, una posición fortificada china, más conocida como "Cota Búnquer".



General Simmons (USMC)

General Simmons (USMC)


AWM
NO NOS
RENDIMOS



AWM

Con determinación, un pequeño grupo de comandos australianos causó estragos entre las fuerzas japonesas acantonadas en la isla de Timor.

Durante la Segunda Guerra Mundial, ocho unidades de comandos australianos fueron adiestradas en Nueva Gales del Sur por los capitanes británicos Michael Calvert y F. Spencer Chapman, oficiales del Ejército de la 104 Misión Militar. Conocidas como "Compañías Independientes", estas unidades fueron concebidas en principio para operar en el norte de África. Sin embargo, a finales de 1941, con las fuerzas japonesas a punto de atacar por el sur, se decidió desplegar las recién formadas compañías de comandos en las islas del Pacífico. Al enfrentarse a increíbles cantidades de veteranos japoneses, la mayoría de los comandos australianos murieron o fueron capturados, con la excepción de una destacada unidad.

Timor, una isla montañosa de 480 km de largo y 100 km de ancho, tenía una población de unas 900 000 personas. En el oeste se encontraba la Timor holandesa, parte de las Indias Holandesas Orientales, y en el este una colonia portuguesa que insistía en mantener su neutralidad. La capital administrativa holandesa era Kupang, mientras que la de la colonia portuguesa era Dili. Dado que ambas ciudades tenían un aeródromo y un aeropuerto, se temía que las fuerzas japonesas invasoras utilizasen Timor como una base avanzada desde la que poder amenazar Darwin, a menos de 685 km en el Territorio Norte de Australia.

Al mando del mayor (comandante) Spense, los 327 oficiales y hombres de la 2/2.ª Compañía (Independiente) australiana llegaron a Kupang, en el extremo meridional de Timor, el 12 de diciembre de 1941. El ataque japonés sobre Pearl Harbor se había producido cuatro días antes y las tres secciones de Spense habían sido desplegadas en Timor para unirse a la "Fuerza Gorrión", a las órdenes del teniente coronel W.W. Leggatt. Las defensas de la isla se incrementaron así hasta 2 000 hombres, que comprendían el 2/40.º batallón de infantería australiano, la 2/2.ª Compañía y 500 soldados del Real Ejército de las Indias Holandesas Orientales (RNEIA), al mando del teniente coronel L. van Straaten.

El 17 de diciembre, una fuerza combinada de soldados del RNEIA y comandos navegaban junto a la costa norte de Timor y desembarcaron en Dili sin encontrar ninguna resistencia por parte de la administración colonial portuguesa. Mientras los soldados holandeses ocupaban el municipio, la 2/2.ª Compañía desplegó una sección al mando del teniente McKenzie para asegurar el aeródromo. La compañía instaló bases de las secciones en la colinas situadas al sur de Dili, un movimiento que facilitó el que los comandos se familiarizasen con el terreno que iba a ser su "zona de caza". Tras entablar amistades en las aldeas timorenses locales, los hombres de la 2/2.ª Compañía trazaron un mapa del área y elaboraron [illegible] que utilizarían en caso de un ataque japonés.

La disentería y la malaria pronto empezaron a hacer estragos —hasta 20 casos graves a la vez— pero los hombres se habían entrenado para protegerse en las más duras condiciones. Así adoptaron un procedimiento de descanso durante un ataque de malaria, tomándose una hora al día y hacían caso omiso de la enfermedad el resto del día.

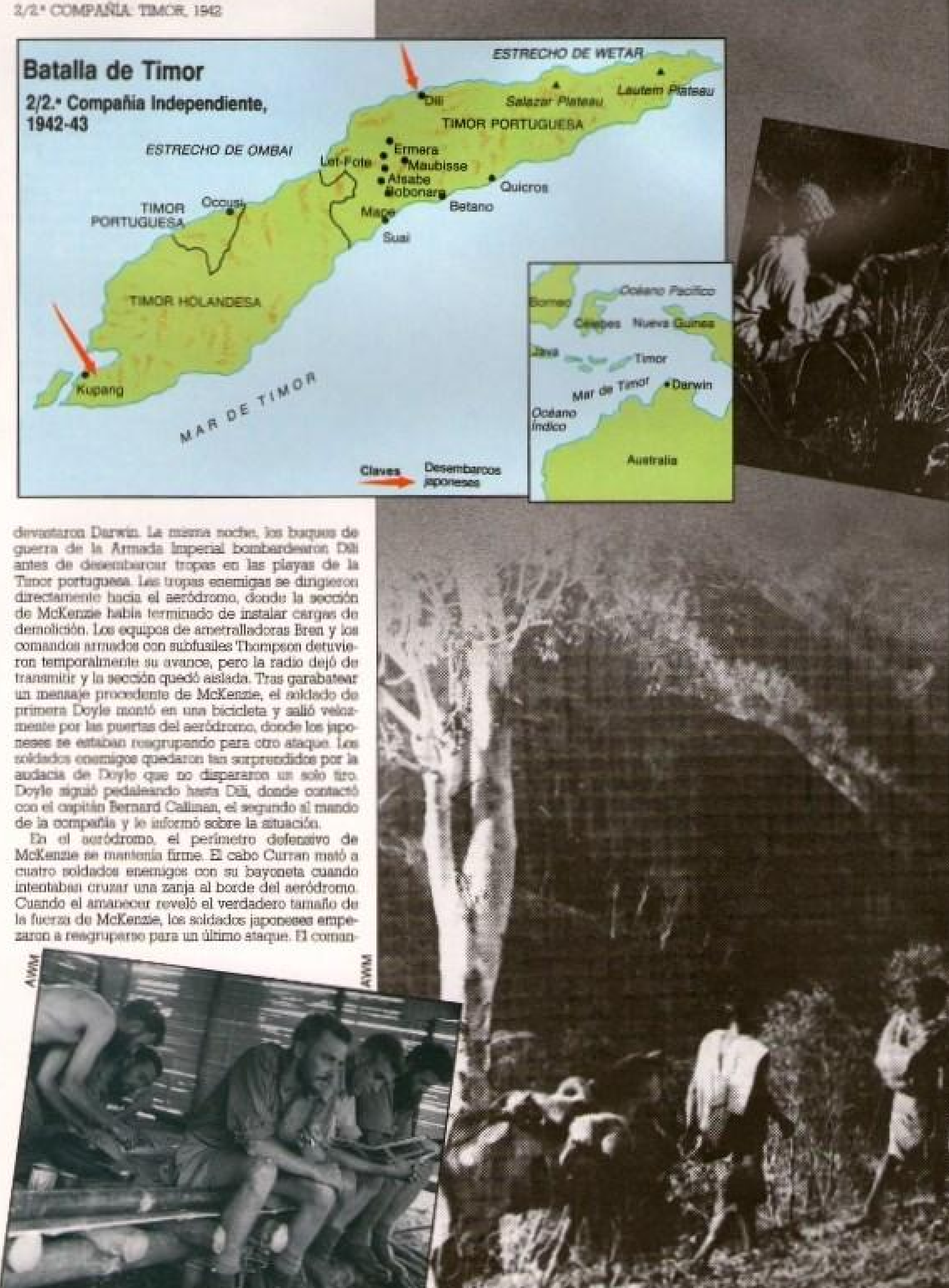
El 19 de febrero de 1942, los aviones japoneses

2/2.ª COMPAÑIA (INDEPENDIENTE)

Se reclutó un total de 60 oficiales y suboficiales en Australia Occidental con la idea de que formaran una unidad totalmente australiana occidental. Se les proporcionó muy poca información sobre sus probables funciones: sólo que actuarían en un "servicio especial". Al llegar a su campamento de entrenamiento del Promontorio Wilson, en el extremo meridional de Nueva Gales del Sur, los oficiales y suboficiales fueron separados en grupos distintos para un intensivo programa de entrenamiento de seis semanas que se centró sobre todo en la demolición, trampas, mantenimiento en campaña, empleo de armas y transmisiones. Al finalizar el curso, se seleccionaron los oficiales y suboficiales de la 2/2.ª Compañía (Independiente). Estos hombres asumieron luego la responsabilidad de crear la clase de tropa de la compañía. También contaron con tropas especializadas, que incluían ingenieros zapadores y de transmisiones.

Una vez formada la compañía, los reclutas siguieron un programa de adiestramiento cuyos objetivos eran conseguir una buena preparación física, una rígida disciplina y una moral alta como máximas prioridades. La compañía se entrenó en terrenos salvajes y remotos. Los hombres también fueron instruidos en el valor de crear y mantener una red de contactos con la población local. Ya que la compañía lucharía sin suministros regulares y en una zona donde la actitud de la población nativa y colonial era un factor desconocido, la instalación de esta red resultaba crucial para sus posibilidades de llevar a cabo sus funciones.

Superior izquierda, de izquierda a derecha: El teniente coronel Spense, el teniente Smyth, el comandante Callinan y el capitán Boyland. En busca de información desde uno de los muchos puestos de observación (arriba, izquierda), el sargento Smith patrulla a través de las colinas de Timor (izquierda).



devastaron Darwin. La misma noche, los buques de guerra de la Armada Imperial bombardearon Dili antes de desembarcar tropas en las playas de la Timor portuguesa. Las tropas enemigas se dirigieron directamente hacia el aeródromo, donde la sección de McKenzie había terminado de instalar cargas de demolición. Los equipos de ametralladoras Bren y los comandos armados con subfusiles Thompson detuvieron temporalmente su avance, pero la radio dejó de transmitir y la sección quedó aislada. Tras garabatear un mensaje procedente de McKenzie, el soldado de primera Doyle montó en una bicicleta y salió velozmente por las puertas del aeródromo, donde los japoneses se estaban reagrupando para otro ataque. Los soldados enemigos quedaron tan sorprendidos por la audacia de Doyle que no dispararon un solo tiro. Doyle siguió pedaleando hasta Dili, donde contactó con el capitán Bernard Callinan, el segundo al mando de la compañía y le informó sobre la situación.

En el aeródromo, el perímetro defensivo de McKenzie se mantenía firme. El cabo Curran mató a cuatro soldados enemigos con su bayoneta cuando intentaban cruzar una zanja al borde del aeródromo. Cuando el amanecer reveló el verdadero tamaño de la fuerza de McKenzie, los soldados japoneses empezaron a reagruparse para un último ataque. El coman-



Aunque se veían obligados a vivir con la amenaza de que sus bases de sección fuesen descubiertas por patrullas japonesas (abajo), los comandos australianos se negaron a rendirse.



dante de sección decidió adelantarse volando el aeródromo y realizando una retirada en combate. El ataque de tres comandos con subfusiles sorprendió a los japoneses lo suficiente como para que el resto de la sección escapase tras detonar las cargas de demolición. Cuando el último comando hubo salido, 200 cuerpos japoneses quedaron desperdigados en los alrededores del aeródromo.

Unos 1 000 soldados enemigos habían desembarcado en la primera oleada y poco después siguieron tres oleadas más. La fuerza del RNEIA hizo un intento de retirada hacia la Timor holandesa, pero se desintegró ante el ataque japonés. La 2/2.ª Compañía siguió patrullando al oeste y sudoeste de Dili hasta que se vio obligada a retirarse. Las bajas fueron pocas: dos muertos y un tercero capturado. Sin embargo, cuando capturaron a 16 comandos que se dirigían a Dili todos, excepto uno, fueron ejecutados en el sitio. Las comunicaciones entre las tres secciones –dispersas entre Dili y Atsabe, unos 50 km al sur– eran precarias. El último mensaje recibido desde Darwin fue que la ciudad estaba siendo atacada. Los comandos se preguntaron si Australia también habría sido invadida, pero su enlace radiofónico con Darwin quedó cortado y no hubo manera de saberlo con seguridad. Decidieron seguir combatiendo el tipo de guerra para la que se habían entrenado. En palabras de Callinan, "era un caso de defensa ofensiva".

Se envió una patrulla a la Timor holandesa pero sólo confirmó las peores sospechas de la compañía respecto a la "Fuerza Gorrión". Apoyada por carros de combate ligeros, una fuerza de 5 000 soldados japoneses habían llegado a la costa cerca de Kupang.

Los comandos aumentaron su movilidad al utilizar porteadores timoreses o *ponies* de carga para ayudar en el transporte de la munición y equipo (izquierda). Cuando empezaba la acción, el porteador entregaba al comando sus armas y luego desaparecía en la maleza. Extremo izquierdo: Los oficiales de la 2/2.ª Compañía Independiente. En primer término, el capitán Rolf Baldwin, el comandante Bernard Callinan (leyendo una revista) y el capitán E. Hennessey. El capitán G.R. Dunkley y el comandante G.C. Laidlaw pueden verse a la izquierda en esta fotografía. Arriba: El enemigo no pudo doblegar el espíritu de equipo de los comandos.

Otros 10 000 soldados habían desembarcado en los días siguientes. Tras cuatro días y noches de combate continuo, la fuerza de Leggatt, se había rendido. Muchos de los soldados australianos y holandeses, sin embargo, habían escapado de las garras de los japoneses y marcharon a las colinas, hacia la Timor portuguesa y la Compañía Independiente.

Los comandos enviaron a Ross de vuelta al comandante enemigo en Dili con su mensaje: no nos rendimos

El cónsul australiano en Dili, David Ross, fue escoltado hacia las colinas por soldados japoneses y liberado. Tenía instrucciones de localizar a los comandos, informarles de que había terminado el combate en Timor y pedirles la rendición. Ross entregó el mensaje pero también proporcionó a la compañía toda la información que sabía sobre la fuerza y despliegue de los japoneses. Mientras engañaban a los japoneses con la historia de que formaban parte de una unidad especial que no se había rendido, los comandos enviaron a Ross de vuelta al comandante enemigo en Dili con su mensaje: no nos rendimos.

El cuartel general de la compañía se instaló en Atsabe, una zona de terrenos difíciles unos 50 km al sur de Dili, y los tres comandantes de sección –los capitanes Rolf Baldwin, G. Laidlaw y G. Boyland– destinaron sus unidades a mantener una serie de aldeas y áreas que abarcaban 100 km desde la frontera luso-holandesa al oeste, hasta un alto cerro que dominaba Dili al este.

Una patrulla de reconocimiento en el sudoeste de la Timor portuguesa localizó al general Veale, un oficial de alto rango que había llegado a Kupang para tomar el mando de la "Fuerza Gorrión" poco antes de la invasión japonesa. Veale había escapado de la Timor holandesa y cruzado la frontera, acompañado por unos 200 soldados australianos del 2/40.º Batallón de Infantería. Además, el coronel van Straaten había reunido unos 150 soldados del RNEIA. En una reunión entre van Straaten, Veale y Spence, se decidió que la infantería holandesa y australiana vigilaría la frontera frente a ataques procedentes del oeste, mientras que los comandos centrarían sus esfuerzos en los japoneses de la Timor portuguesa.

El enemigo empezó a salir gradualmente de Dili, ocupando aldeas, municipios y puestos administrativos portugueses. Tras dejar una guarnición de 500 hombres en Ermera, 40 km al sudoeste de Dili, los japoneses siguieron buscando a su presa en dirección al municipio de Lete-Foho, donde les aguardaba una fuerza de comandos. Con el cuartel general de la compañía y las bases de las secciones amenazados, los comandos atacaron por los flancos y la retaguardia de la columna enemiga. Al terminar abril, los japoneses habían retrocedido a Ermera.

Las pérdidas en combate de la compañía fueron increíblemente bajas, tan sólo 26 hombres

A comienzos de mayo, con los japoneses poco dispuestos a marcharse de Dili y Ermera, la compañía se acercó más. Formaron un arco defensivo de 100 km de largo en torno a la zona y lo ocuparon con 300 soldados. Esta fuerza comprendía a los comandos y a los soldados australianos y holandeses más preparados, entrenados en la guerra de jungla en un campamento de adiestramiento al mando de uno de los mejores cabos de la Compañía Independiente. Este entrenamiento, completado con los servicios del capitán Dunkley, oficial médico de la compañía, resultó en la formación de una cuarta sección.

En su enfrentamiento con los japoneses, los comandos coordinaron incursiones *hit-and-run* en carreteras y puentes, atacando convoyes y disparando contra grupos de relevo o refuerzo. En una ocasión, tres comandos se escondieron a 100 m de un puesto de observación enemigo durante dos días mientras vigilaban las actividades rutinarias. Atacaron a la hora del desayuno del tercer día y mataron a doce soldados japoneses antes de desaparecer en la maleza. Aunque la mayoría de estas incursiones eran a pequeña escala, el aumento de las bajas japonesas pronto empezó a surtir efecto en la moral del enemigo. Se ofrecieron recompensas por las cabezas de los comandos y los japoneses trajeron un experto en lucha antiguerrilla de Malasia. Apodado por los comandos el "Tigre de Singapur", el comandante japonés no viviría mucho tiempo. Sólo unas semanas después de su llegada a Timor, cayó en una emboscada de los comandos y pereció junto a 25 soldados enemigos.

El 15 de mayo, el capitán Laidlaw y 20 comandos se infiltraron en Dili con la protección de la oscuridad. Al pasar junto a un emplazamiento de ametralladora, uno de los soldados japoneses intentó iniciar una conversación con Laidlaw. Incapaz de responderle en japonés, Laidlaw le disparó desde unos tres metros. Siguiendo su ejemplo, los comandos tomaron el emplazamiento y abrieron fuego sobre las filas de los japoneses mientras estos salían corriendo de los edificios por todos lados. Antes de que el enemigo pudiera organizarse, los comandos desaparecieron tranquilamente en la oscuridad.

Al terminar mayo, un avión Catalina llegó de Darwin con los tan necesitados suministros: comida, botas, monedas para pagar a los nativos, quinina para combatir la malaria y munición. Se fue no sin evacuar algunos de los enfermos y heridos junto con el general Veale y el coronel van Straaten. El mayor Spense, por tanto, fue ascendido a teniente coronel y recibió el mando de todos los soldados australianos y del RNEIA, y el recién ascendido mayor Callinan recibió el mando de la Compañía Independiente. En palabras del mayor Callinan, la guerra ya estaba ahora "altamente organizada", con comunicaciones por radio firmemente establecidas entre las cuatro secciones de la compañía y atacando al enemigo por todos los lugares posibles.

Sin embargo, en el mes de junio comenzaron a percibir señales de una creciente actividad japonesa. David Ross fue enviado de nuevo en busca de los comandos, con instrucciones de ofrecerles un adecuado tratamiento de prisioneros de guerra si se rendían. El comandante japonés informó a Ross de que, según sus lecturas de la guerra de los boers y su experiencia de combate en Manchuria, creía que se necesitaba un mínimo de diez soldados regulares para eliminar a un guerrillero. Si los comandos se negaban a rendirse, amenazaba con utilizar todas las fuerzas necesarias para aniquilarlos. Ross entregó el mensaje, pero este no interesó al teniente coronel Spense que invitó a Ross a quedarse con ellos. El cónsul aceptó la oferta y, más tarde, fue evacuado a Australia. A lo largo de todo el mes de julio de 1942, el cuartel general de Spense en Mape, 15 km al sur de Atsabe, recibió informes sobre los refuerzos japoneses que llegaban a Dili y Kupang. Fracasaron varias incursiones destinadas a expulsar al enemigo de Dili y cada vez se hizo más evidente que el comandante japonés reforzaba sus tropas y se preparaba para cumplir su amenaza.

A comienzos de agosto, bombarderos japoneses y cazas Cero iniciaron misiones de bombardeo y ametrallamiento sobre las aldeas y municipios al sur de Dili. Tanto Mape como Bobonaro, el cuartel general de la 2/2.ª Compañía (Independiente) fueron alcanzadas. Pocos días más tarde, dos columnas de 500 hombres salieron de Dili. Se informó que otras dos columnas avanzaban hacia el este desde la Timor holandesa. Los japoneses pretendían acorralar a los comandos. En el sector occidental, los japoneses utilizaron nativos timoreses de la Timor holandesa como pantalla a su avance. Mientras se desplazaban de aldea en aldea, estos nativos incitaban a sus paisanos de la colonia portuguesa a pasarse al bando de los japoneses. Poco a poco, el cerco enemigo se hizo más rígido. En lugar de retirarse hacia las difíciles regiones del este, Spense decidió lanzar un contrataque. Se elaboraron rápidamente los planes pero una bengala verde iluminó el cielo nocturno doce horas antes de entrar en acción; los hombres se prepararon para lo que esperaban sería una ofensiva enemiga a gran escala. Las patrullas de reconocimiento informaron de modo increíble que no había señal de un ataque inminente. Cuando amaneció, advirtieron que los japoneses se habían retirado. Sin apenas creer este golpe de suerte, los comandos siguieron a las columnas enemigas todo el camino de regreso a Dili, hostigándolas todo lo posible.

En setiembre, la 48.ª División japonesa, compuesta por veteranos de las campañas de Filipinas y Java, llegó a la Timor holandesa y rápidamente envió una fuerza a la Timor portuguesa. El 21 de setiembre, una fuerza de 400 soldados enemigos que había ocupado el pueblo de Maubisee, 8 km al noreste de Atsabe





El tema común de todo el entrenamiento de los comandos era la vida cerca del peligro y la realización de incursiones de largo alcance tras las líneas enemigas. En el difícil terreno de Timor se puso a prueba este entrenamiento. Las transmisiones por radio (derecha), resultaron malas por la escasez de equipo en los momentos iniciales pero luego se instalaron firmemente una vez que un equipo de comandos consiguiese, a finales de abril de 1942, un transmisor intacto en la oficina de la Qantas Empire Airways en Dili. Arriba: Comandos de la 2/2.ª Compañía traban contacto con los ancianos de una tribu en una aldea de la Timor portuguesa. Estas aldeas resultaron ser el escondite más seguro para la munición y suministros de los comandos. Abajo: Un grupo de "irregulares" timoreses.



intentaba penetrar tierra adentro. Frenados al principio por las emboscadas, finalmente, una columna de 300 hombres comenzó a avanzar, obligando a los comandos a retirarse. Dos días más tarde, el capitán Dexter y sus hombres estaban descansando en un puesto administrativo portugués cuando sonó el teléfono. Era el comandante local japonés informando a Dexter de que venía a destruirle. Dexter agradeció educadamente la información a su adversario y, poco después, realizó una emboscada decisiva que obligó a los japoneses a retirarse a Maubisse. Entre tanto, la 2/4.ª Compañía independiente desembarcó en Betano, en la costa meridional de la Timor portuguesa, y procedió a reunirse a la unidad de Cailaco. Sin embargo, los japoneses descubrieron el desembarco y reaccionaron con rapidez a fin de contener esta nueva amenaza.

Incapaz de responderle en japonés, Laidlaw le disparó desde una distancia de tres metros

El 27 de setiembre, 2 000 soldados enemigos salieron de Dili y avanzaron hacia Betano. Las emboscadas hicieron su marcha terriblemente costosa en bajas, pero no se les podía detener. Mientras atacaba en las aldeas donde se sabía operaban los comandos, el enemigo incitó a grandes cantidades de nativos a volverse contra los australianos. Sin embargo, de modo inexplicable, los japoneses se retiraron a Maubisse.

Al finalizar noviembre, las reservas de alimentos habían disminuido rápidamente y la malaria causaba estragos en las filas de los comandos; la 2/2.ª Compañía se acercaba al límite de su resistencia. Los hombres habían estado en acción continua durante nueve meses, en condiciones de gran fatiga física y mental. El teniente coronel Spence, por ello, recomendó al cuartel general de la Fuerza Norte en Darwin que se evacuase a la compañía. Finalmente, entre el 11 y el 19 de diciembre de 1942, la 2/2.ª Compañía y sus agregados se retiraron.

La tenacidad de la 2/2.ª Compañía en 1942 obligó a los japoneses a desperdiciar una división de sus tropas en Timor en unas fechas en que el combate por Nueva Guinea y Guadalcanal se encontraba en su momento más intenso. Las pérdidas en combate de la compañía fueron pocas –sólo un total de 26– mientras que las de los japoneses ascendieron a 1 000. Tras la evacuación, el teniente general Thomas Blamey, comandante de las fuerzas terrestres aliadas en el sudoeste del Pacífico y comandante en jefe del Ejército australiano, envió el siguiente mensaje a los jefes de los "irregulares" de Timor:

"Por favor, acepten en nombre de ustedes mismos y de los hombres bajo su mando mis felicitaciones y mi aprecio por el magnífico modo con que han cumplido su misión en Timor. Mediante sus acciones, se han ganado la gratitud y admiración de todos los australianos".

UN CONTACTO CON AUSTRALIA

A la flexibilidad de la 2/2.ª Compañía (Independiente) en Timor se añadió el genio inigualable de los comandos. Lejos de sus hogares, los hombres estaban decididos a restablecer el contacto por radio con Australia. El especialista en transmisiones Loveless, con la ayuda de otros comandos y un oficial portugués, consiguió recoger suficientes piezas de repuesto para construir un rudimentario transmisor de radio. Mientras trabajaban incansablemente para completar su misión, los hombres construyeron el artilugio en el cuartel general de la compañía; el aparato terminado ocupaba un espacio de tres metros cuadrados. Conectados con cables robados a coches y vehículos japoneses, los componentes estaban desperdigados por el suelo de la cabaña y sobre una multitud de pequeños bancos. Las baterías del transmisor eran cargadas por un generador que, a su vez, era movido por una cuerda atada a varias ruedas. Una de ellas tenía un mango para ponerlas en movimiento gracias al esfuerzo de hasta cuatro ayudantes timoreses. El 20 de abril, el primitivo transmisor envió una débil señal que fue recogida en Darwin. Sin embargo, las baterías se agotaron antes de poder emitir ningún mensaje detallado. El técnico Loveless intentó comunicar de nuevo a la noche siguiente utilizando una prioridad reservada a los comandantes en jefe de los servicios. Loveless y sus compañeros se alegraron al oír todas las estaciones cercanas mientras se emitía su mensaje. Finalmente, éste fue captado. Australia supo por fin que la compañía estaba viva y combatiendo en Timor. El parte de la Oficina de Guerra que rezaba "perdidos, posiblemente muertos o capturados" ya se podía corregir. Antes de terminar, los comandos solicitaron suministros médicos y nuevas baterías para la radio. Todo fue enviado por vía aérea a la Timor portuguesa unos días más tarde.



EL SAS HOY EN DÍA

El Servicio Aéreo Especial (SAS) se compone de tres regimientos: los regulares, el 22 SAS y dos regimientos del Ejército Territorial (TA), denominados 21 y 23. Cada uno de los tres regimientos comprende cuatro escuadrones. Los escuadrones SAS se subdividen en secciones que, a su vez, consisten en varios equipos patrulla de cuatro hombres. Sin embargo, en el regimiento regular, el tamaño y organización de las secciones varía según la función especializada a que estén destinados. El 22 SAS dispone también de un quinto escuadrón, compuesto por reservistas de los que se puede obtener personal especializado para misiones particulares. Además, un escuadrón de transmisiones del SAS regular cubre las necesidades del 22 SAS, mientras que un escuadrón de transmisiones del TA apoya a los dos regimientos territoriales.

El SAS de hoy día es una pequeña organización firmemente estructurada, con más acento en la calidad que en la cantidad. Para conseguir el nivel de preparación y las cualidades necesarias para sus peligrosas y, a menudo, impresionantes misiones, el proceso de selección y entrenamiento es necesariamente despiadado y duro en extremo. Se desarrollan al máximo las capacidades físicas, intelectuales y técnicas, además de la iniciativa y la habilidad para improvisar durante una crisis. También se realizan ejercicios altamente realistas para familiarizar a los soldados del SAS con todas las situaciones terroristas imaginables. Sin embargo, aunque la prensa popular tiende a centrarse en las "heroicidades" de los asaltos y asedios, no se debe olvidar que su función estratégica –incursiones, obtención de información y sabotaje– es a menudo igualmente exigente e importante, incluso a pesar de que no parezca fascinante a los ojos del gran público.

Arriba: La famosa "Pantera Rosa", uno de los vehículos de combate especializados a disposición del SAS.

Soldado del 22 SAS, años ochenta

Este soldado lleva un equipo de guerra contrarrevolucionaria: mono negro, chaleco antibala y un respirador S6 con capucha. El armamento consiste en un subfusil H&K MP5A3 y una pistola HP Browning de 9 mm sujeta al muslo derecho. En la pierna izquierda lleva tres cargadores de respeto para el MP5.



COMANDOS PARA TODO

Considerados los soldados más expertos del mundo en la lucha antiterroista, los SAS desempeñan una gran variedad de funciones especializadas: desde vigilancia clandestina hasta rescate de rehenes.

En los años posteriores a la Segunda Guerra Mundial, la principal misión del Servicio Aéreo Especial (SAS, por *Special Air Service*) consistió en la lucha antiguerrilla en antiguas posesiones coloniales británicas como Malasia, Arabia del Sur y Sarawak. No obstante, desde entonces su función ha cambiado y en la actualidad se enfrentan a un problema más acuciante: la amenaza del terrorismo internacional. El SAS ha tenido que adaptar sus técnicas para combatir a un nuevo enemigo en los lugares donde éste pueda atacar. La guerra contrarrevolucionaria, como a veces se denomina a la lucha contra el terrorismo y la insurgencia, se ha convertido en uno de los aspectos más importantes del trabajo del SAS y hoy se considera a este regimiento como el principal exponente de las técnicas de asalto, asedio y rescate de rehenes.

El SAS es uno de los cuerpos más reducidos del Ejército británico pero su profesionalidad y fidelidad a los principios originales de su fundador, David Stirling, han producido resultados asombrosos. Stirling insistía en el aprovechamiento del factor sorpresa, el engaño y la astucia profesional; también el SAS insiste en estos puntos hoy día. La osadía siempre ha sido el lema. Esta cualidad ha quedado demostrada, por ejemplo, en los trabajos pioneros realizados por el SAS en el salto en paracaídas en caída libre y, más concretamente, en una destacada hazaña durante un

Abajo, izquierda: Exhibición de equipo. Los soldados del SAS están equipados para la guerra submarina, aerotransportada, anfibia, de montaña, urbana, ártica, en el desierto y la jungla. Derecha: Un esquiador del SAS. Los SAS no utilizan correas portafusil pero este soldado ha improvisado una con un trozo de cuerda.

ejercicio de entrenamiento. El sargento Reeves descendió por el cable de apertura automática del paracaídas de un alumno que había quedado enganchado en la cola del avión y lo cortó, liberando al hombre. Él se dejó caer con el alumno, logró abrir el paracaídas de reserva del alumno y, después, con el tiempo justo, abrió su propio paracaídas.

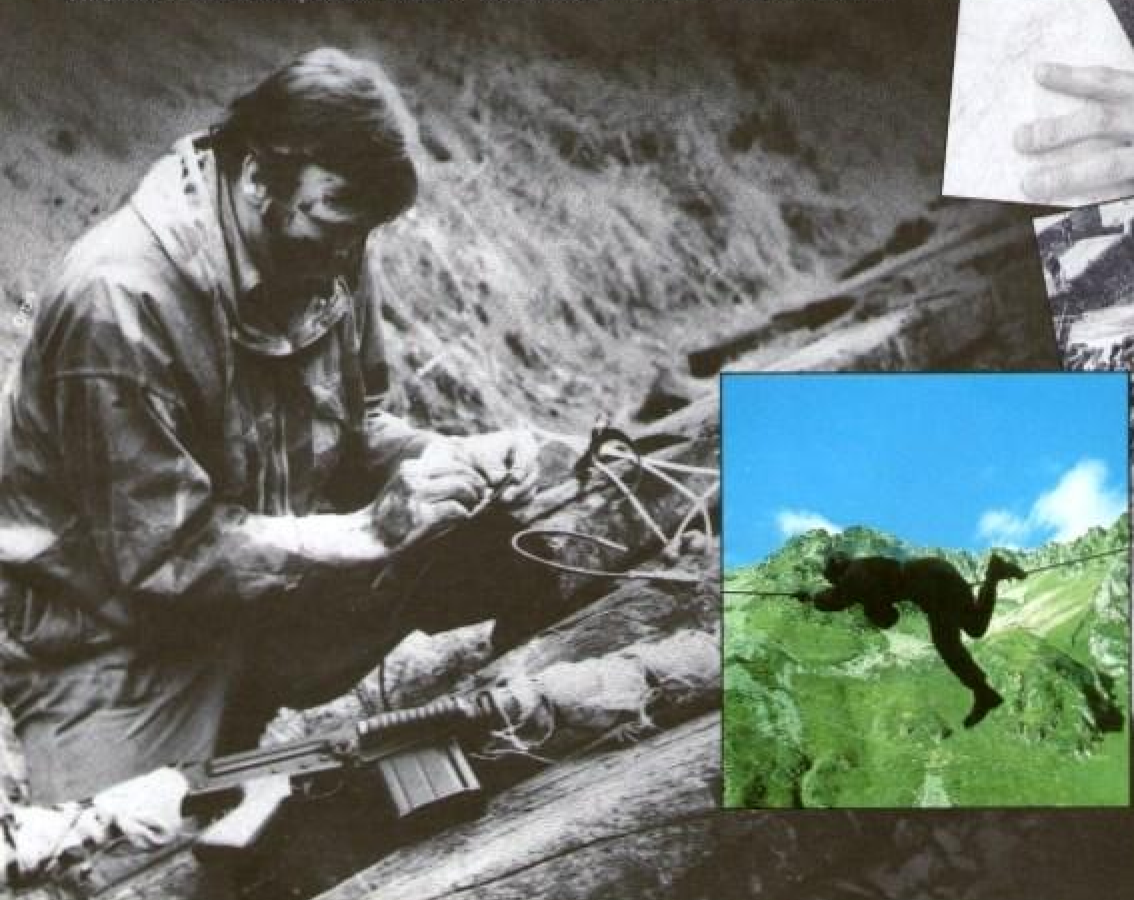
A mediados de los sesenta, el entonces oficial en jefe del 22 SAS, el coronel Wingate-Gray, señaló que, cualquiera que fuese la operación que tuviese el Ejército británico entre manos (antiterrorista, guerra limitada o guerra generalizada), siempre habría un papel importante para el SAS, simplemente a causa de sus especiales habilidades. Este argumento es corroborado por los sucesos de Dhofar, en Irlanda del Norte, en la embajada iraní en Princes Gate y en el Atlántico Sur.

La subunidad del SAS se compone de cuatro hombres, y el regimiento está formado en su totalidad por numerosos escuadrones, dividido cada uno en secciones. Cada una tiene cuatro de estos pequeños grupos autosuficientes de cuatro hombres. Cada hombre puede conducir, nadar o lanzarse en paracaídas. Todos poseen las habilidades básicas de la supervivencia en combate, la lucha cuerpo a cuerpo, la resistencia a los interrogatorios y el conocimiento de las armas, incluidos los modelos extranjeros. Según las posibilidades, todos son adiestrados en el manejo de la radio, explosivos, técnicas de demolición y medicina. Además, muchos SAS hablan los idiomas de las regiones en las que, probablemente, deben operar: por ejemplo, árabe, francés, alemán y suajili.

Por encima de todas estas capacidades individuales, los escuadrones en sí, gracias al especial entrenamiento o la experiencia, están dispuestos para su despliegue en contextos de condiciones extremas, tales como el desierto, la montaña o la nieve. El salto en caída libre o la capacidad para la guerra anfibia aumentan su versatilidad. Pero ni siquiera esto constituye el límite de su adiestramiento: también se pueden realizar misiones de la Rama Especial, de guardaespaldas, sabotaje industrial y escolta de personalidades. Por ejemplo, se informó que el Grupo de Guerra Contrarrevolucionaria (como es conocido en la prensa) participó en los preparativos de la boda de SAR el príncipe Andrés y miss Sarah Ferguson en julio de 1986. Más aún, y esto es más significativo, el regimiento es capaz de llevar a cabo de forma simultánea varias operaciones independientemente unas de otras en todo el mundo, con la ventaja adicional de unas comunicaciones seguras.

Además, el 22 SAS es capaz de realizar operaciones especiales de muchos tipos: vigilancia, espionaje, antiguerrilla, ofensivas clandestinas y misiones de incursión, sabotajes, etcétera, en todo tipo de regiones y condiciones. Cuando en los años setenta se puso en marcha la guerra secreta contra el terrorismo internacional, el regimiento estaba listo para enfrentarse a este nuevo desafío.

El hecho de que ya estuviesen preparados tiene mucho que ver con la capacidad de previsión de los comandantes del SAS a finales de los sesenta. Fue entonces cuando pensaron en la posible necesidad de respaldar militarmente al MI5 (responsable de la seguridad en Gran Bretaña) o al MI6 (conocido a veces como Servicio Secreto o Servicio Secreto de





información). No obstante, no podrían hacerlo a menos que dispusieran de una adecuada información actualizada, además de una más estrecha colaboración entre los servicios secretos y militares. Los responsables de cierto tipo de asuntos de seguridad y espionaje en Gran Bretaña reconocieron de forma progresiva que el SAS podía proporcionar el respaldo armado de los MI5 y MI6 y que se podía recurrir a él en Gran Bretaña o en ultramar, si era necesario

El gobierno británico cuenta con un comodín antiterrorista, listo para actuar cuando se le ordene

Por ejemplo, el regimiento no se asustó ante la noticia de la presencia de bombas a bordo del trasatlántico *Queen Elizabeth 2*, se envió inmediatamente en paracaídas a un experto en explosivos del SAS en una operación de 'salto sobre mojado' en medio del Atlántico con dos hombres del Escuadrón Especial de Botes (SBS) y un capitán del Ejército. Como destacado oficial del SAS en la Segunda Guerra Mundial, el coronel Brian Franks informó: 'la posterior búsqueda en el buque reveló la inexistencia de bombas, pero los hombres disfrutaron de un lujoso crucero y la ilimitada hospitalidad de los pasajeros".

En 1977, un avión de Lufthansa fue secuestrado poco después de despegar de Mallorca y, tras cuatro días sobrevolando el golfo y el Mediterráneo, el avión aterrizó en la capital somalí de Mogadiscio. El secuestro era un ejemplo clásico de terrorismo internacional en el que un grupo de palestinos actuaba en nombre de la banda alemana occidental Baader-Meinhof. Más aún, como señaló Tony Geraghty: 'se abrió una nueva fase en la cooperación europea contra el terrorismo mediante el empleo de la diplomacia británica y los especialistas del SAS". Dos SAS asesoraron y ayudaron al grupo antiterrorista alemán GSG9, enviado a Mogadiscio para rescatar a los pasajeros retenidos por los pistoleros palestinos. De hecho, se emplearon dos granadas de aturdimiento proporcionadas por los asesores del SAS como preludio del asalto al avión y gracias a ellas los comandos del GSG9 consiguieron el tiempo suficiente, apenas unos pocos segundos, en los que los terroristas palestinos fueron incapaces de actuar, para matar a tres de ellos y herir y desarmar al cuarto. La velocidad, la osadía y la sorpresa consiguieron su objetivo.

Tal cooperación con otras fuerzas antiterroristas europeas se han convertido en parte esencial de la firme postura occidental frente al terrorismo. Los SAS han participado en la preparación del Grupo Especial de Operaciones (GEO) español, y ha ayudado a los italianos a formar una unidad similar, el Núcleo Operativo Central de Seguridad (NOCS). Esta preparación ha resultado de un valor inestimable para ambas fuerzas. Los españoles rescataron con éxito más de 200 rehenes durante el sitio de una oficina del banco Central en Barcelona en 1981, y el NOCS rescató en 1982 al general norteamericano James Dozier en poder de las Brigadas Rojas. También existen contactos con la unidad antiterrorista norteamericana, el Destacamento Operacional Delta de las Fuerzas Especiales o Fuerza Delta, un servicio secreto operativo de EE UU. Por ejemplo, en 1985 se informó que personal norteamericano, incluidos los miembros de la escolta personal del presidente Reagan, participaron en visitas de intercambio en Hereford, mientras que oficiales del SAS realizaron viajes similares a Estados Unidos. La estrategia, las nuevas técnicas y los programas de entrenamiento son discutidos y puestos en práctica en la guerra contra el terrorismo.

El sitio de la embajada iraní en mayo de 1980 se resolvió con toda la espectacular cobertura de la radio y la televisión y constituyó un reconocimiento absoluto de la doctrina, el entrenamiento y la disponibilidad del SAS para la acción. Pero también es importante comprender las severas restricciones bajo las que operan los SAS cuando son llamados para ayudar a la policía en incidentes terroristas. El SAS no tiene las manos libres, sino que sólo puede emplear toda la fuerza que sea necesaria para rescatar a los rehenes. Es cuestión de prioridades. En el caso del asedio a Princes Gate, el SAS se preparó para una solución violenta desde el principio. La existencia de

La selección de los SAS es extremadamente rigurosa, y los nuevos reclutas deben realizar largas marchas con todo el equipo a cuestas (izquierda), mientras que otros entrenamientos incluyen ejercicios de tirolina (izquierda, centro). La lectura de mapas (arriba) y los trabajos de demolición (extremo izquierdo) son cruciales para los SAS, al igual que las cualidades de combate aprendidas en las maniobras en campo abierto (abajo).

Colección privada

Photo Int

una unidad de élite capaz de aplicar hábilmente la fuerza para resolver incidentes con rehenes ha proporcionado al gobierno británico un comodín antiterrorista, listo para actuar cuando se le ordena.

Esta profesionalidad es el resultado de un profundo estudio del terrorismo y una práctica continua para enfrentarse a él. La imaginación y el realismo son el lema del SAS en los ejercicios y su entrenamiento. Y puesto que los miembros del SAS hacen de terroristas en los escenarios de entrenamiento, no se ahorran dificultades para los "buenos". (De hecho, durante un secuestro de avión simulado, un oficial del *Home Office* que negociaba con los "terroristas", quedó desconsolado cuando se arrojó un "cuerpo" desde el avión y él mismo recibió un disparo de salsa de tomate). Si tales incidentes se pudieran resolver con pacientes y pacíficas negociaciones, no sería necesaria la participación del SAS. Pero esto no es posible. Por suerte, el SAS, que puede ganar conflictos mediante la perseverancia y la persuasión, también es muy bueno con las armas.

Sin embargo, hay una situación en la que sus esfuerzos aún no han sido coronados con una victoria palpable, y es la de Irlanda del Norte. La vigilancia, la información e, incluso, la eliminación de pistoleros del IRA Provisional, han dado pocos resultados para solu-

Derecha: 18 de mayo de 1972. El sargento Clifford Oliver, del 22 SAS, se lanza en paracaídas sobre el Atlántico, observado por los pasajeros del Queen Elizabeth 2. La alarma de bomba en el lujoso trasatlántico resultó falsa, pero las autoridades no quisieron correr ningún riesgo. Inferior: La operación más espectacular y conocida de los SAS fue el asalto de la embajada iraní en Londres en mayo de 1980.



Camera Press

Rex Features

cionar el problema que, en realidad, no tiene una solución militar, sino sólo política.

El caracter de élite del SAS hace que sus miembros tengan la gran oportunidad de experimentar con todo tipo de nuevas tecnologías que pueden resultar muy útiles a los hombres según sus funciones específicas. Tienen a su disposición numerosos tipos diferentes de transportes: helicópteros, motoveleros, aviones, embarcaciones anfibias de reconocimiento y asalto, vehículos tipo Land-Rover, coches especiales, etcétera. Su equipo de radio, dado que las operaciones exigen unas comunicaciones de largo alcance y muy seguras, es la envidia de muchas otras organizaciones. Durante un momento crucial en las negociaciones del oficial en jefe del SAS con el general Menéndez para la rendición argentina en las islas Malvinas en 1982, el SAS pudo hablar directamente desde la oficina de Menéndez con el más alto cuartel general vía satélite: el propio Menéndez tuvo que ir a

Fotografía principal: Un grupo de vigilancia encubierta del SAS, escoltado por soldados de otras unidades británicas, sube a bordo de un helicóptero tras una operación en South Armagh, Irlanda del Norte. Inferior: Dos soldados británicos junto al cuerpo cubierto del capitán Richard Westmacott, el primer SAS muerto a manos del IRA Provisional. A primeros de mayo de 1980, el equipo de Westmacott atacó una casa en la carretera de Antrim, en Belfast, ocupada por ocho miembros del IRA. Esos terroristas estaban armados con una ametralladora M60 (aquí puede observarse asomando por una ventana de la primera planta) y fue una ráfaga de esta arma la que mató a Westmacott. El equipo SAS consiguió capturar vivos a los ocho hombres del IRA.



Pacemaker Press

TERRORISMO INTERNACIONAL

En los últimos años, la mayor parte de las actividades terroristas han estado relacionadas con el problema palestino en Oriente Medio y cada vez están siendo más frecuentes. Muchas de las bombas, secuestros de personas y aviones, sin embargo, han tenido lugar fuera de Oriente Medio, con ataques de amplia base en todo el mundo, utilizando subfusiles y granadas en los mostradores de facturación de la compañía israelí El Al en los aeropuertos de Roma y Viena en diciembre de 1985; una bomba en una discoteca berlinesa en abril de 1986; el secuestro de un 747 de Pan American con el consiguiente baño de sangre en setiembre de 1986 en el aeropuerto de Karachi. En Europa Occidental, las agencias antiterroristas se enfrentan a un gran número de organizaciones terroristas. Además de los grupos nacionalistas como la ETA en España y el IRA en Irlanda del Norte, existen en la actualidad varias organizaciones de extrema izquierda revolucionaria en el escenario terrorista. Entre ellas están la Facción del Ejército Rojo y las Células Revolucionarias en Alemania Occidental, Acción Directa en Francia, las Células Comunistas Combatientes y el Frente Revolucionario para la Acción Proletaria en Bélgica, la Fuerza Popular del 25 de Abril (FP25) en Portugal, las Brigadas Rojas en Italia y el GRAPO en España. En enero de 1985, Acción Directa anunció una alianza con la Facción del Ejército Rojo para atacar objetivos de la OTAN en Europa y también se han establecido lazos entre las Células Comunistas Combatientes. Los numerosos ataques con bombas en objetivos relacionados con la OTAN y el asesinato de personal militar y conocidos industriales en Europa indican que el terrorismo tiene un caracter internacional y que, lejos de haberse convertido en algo del pasado, sigue siendo una amenaza muy real y seria para la seguridad occidental.

otro cuartel en el que se encuentra el centro de comunicaciones. El SAS disfruta un uso exclusivo de todo el equipo necesario para sus fines debido a que, sin tener en cuenta la calidad del soldado SAS, él necesita utilizar lo mejor que pueda proporcionarle la tecnología para los tres elementos básicos del combate: el disparo, el movimiento y la comunicación.

Además de las operaciones de combate encubiertas llevadas a cabo por el SAS, el regimiento ha demostrado su capacidad para llevar a cabo con ingenio e inteligencia programas de "corazón y mente" entre los habitantes de Arabia del Sur y las junglas de Malasia y Sarawak. En una operación realizada en Oriente Medio, un grupo del SAS se lanzó en paracaídas en caída libre y de noche en un valle de sólo 800 m de longitud, rodeado de cerros montañosos con altura 1 000 m superior al nivel desde el que se abrieron los paracaídas. Luego, además de buscar grupos guerrilleros, proporcionaron ayuda médica a los nativos locales, construyeron escuelas y centros médicos, hicieron carreteras, pistas de aterrizaje y trazaron mapas de toda la zona.

También se ha informado que el SAS participa en programas de entrenamiento general para las fuerzas armadas extranjeras. A comienzos de 1986, fuentes de Botswana, en el sur de África, confirmaron que 90 SAS iban a dirigir ejercicios de entrenamiento conjuntos con los 3 500 hombres de la Fuerza de Defensa de Botswana (BDF). La función de este entrenamiento consiste en proporcionar a la BDF capacidad de repeler incursiones de los sudafricanos en busca de miembros del Congreso Nacional Africano. En junio de 1985, los soldados sudafricanos asesinaron a doce personas durante una incursión fronteriza en Gaborone, la capital de Botswana.

Con el nuevo clima de cooperación entre gobiernos en la cuestión de la lucha contra el terrorismo, las funciones y el despliegue potencial del SAS han alcanzado nuevas cimas. Durante la campaña terrorista en París en otoño de 1986, el SAS estuvo dispuesto todo el tiempo para ayudar a las autoridades francesas en el caso de que se requiriesen sus servicios y se suministrase información. Pero mientras el regimiento actua en la guerra antiterrorista con gran despliegue informativo, los hombres SAS siguen siendo un enigma. Evitan todo tipo de publicidad, tienden a ser una figura sin nombre y sin rostro, escondido en cualquier lugar del mundo, ya sea el desierto arábigo o una anónima oficina londinense. Sin embargo, las diversas cualidades de la unidad –disponibilidad instantánea, fugacidad y una gran profesionalidad– nunca dejarán de alimentar la curiosidad pública.

El SAS fue enviado formalmente a Irlanda del Norte en 1976, donde gran parte de su trabajo incluye la vigilancia y preparación de emboscadas en "el país de bandidos" –South Armagh– contra el IRA. Al tiempo que continúan los problemas, el SAS guarda lógicamente un absoluto silencio sobre la naturaleza de sus trabajos, pero se sabe que han llevado a cabo fructíferas misiones, incluida la captura en 1978 de uno de los hombres más buscados del IRA en aquellas fechas, Francis Hughes. Abajo: Armado con un fusil SLR, un soldado se mantiene agachado mientras un helicóptero Scout del Ejército se aleja de la zona de operaciones.



BOMBAS SOBRE AUGSBURGO

La incursión de Augsburgo de 1942 fue de las misiones más osadas y heroicas llevadas a cabo por el Mando de Bombardeo de la RAF.

Abajo: Tres bombarderos Avro Lancaster del 44.º Escuadrón (de Rhodesia) en vuelo. Recuadro: El hombre que dirigió la osada incursión diurna contra las fábricas de motores Diesel en Augsburgo, el líder de escuadrón John Nettleton. Nettleton consiguió la Cruz Victoria por su parte en la misión.

El 17 de abril de 1942, el Mando de Bombardeo de la RAF realizó una audaz misión de bombardeo diurno contra la fábrica de motores diesel MAN en Augsburgo, en Baviera, responsable de casi la mitad de la producción de motores de *U-boote* en Alemania. La incursión fue notable por dos grandes razones: era la penetración a baja cota más larga realizada en la Segunda Guerra Mundial, y era la primera misión diurna efectuada por los nuevos Lancaster del Mando contra fuerte oposición enemiga.

A causa de los estragos ocasionados por los *U-boote* de Hitler, las fábricas MAN de Augsburgo habían ocupado durante mucho tiempo un puesto de cabeza en la lista de objetivos prioritarios para la RAF pero existía un problema. Llegar allí y volver implicaba un viaje sobre territorio enemigo de 2 000 km y las fábricas MAN ocupaban un área relativamente pequeña. Con las ayudas de navegación y bombardeo entonces disponibles, las posibilidades de avistar y destruir semejante blanco en un ataque nocturno eran mínimas y un ataque diurno de precisión sería, según la experiencia pasada, muy costoso.

Entonces, a comienzos de 1942, llegaron los Lancaster. Con su relativamente alta velocidad y su potente armamento defensivo, se consideró posible que una fuerza de Lancaster pudiese llegar a Augsburgo a



44.° ESCUADRÓN (DE RHODESIA)

El 44.° Escuadrón del RFC se formó el 27 de julio de 1917 y adquirió prestigio durante el resto de la Primera Guerra Mundial, siendo pionero en el uso del Sopwith Camel para operaciones nocturnas. Uno de sus primeros oficiales en jefe fue el mayor A.T. Harris, quien consiguió la fama durante la segunda Guerra Mundial como sir Arthur "Bomber" Harris. El escuadrón fue disuelto en 1919 pero se volvió a formar en 1937 como escuadrón de bombardeo. Al estallar la guerra, el 44.° estaba equipado con Handley Page Hampden. Las primeras operaciones consistieron principalmente en batidas en el mar del Norte, patrullas de seguridad y minado. En mayo de 1940 el escuadrón inició ataques sobre líneas de comunicaciones enemigas, seguidas de incursiones sobre las barcazas invasoras reunidas por los alemanes en los puertos del canal para la operación "Sealion". Poco después de la incursión de Augsburgo, en la que el escuadrón tripuló sus recién adquiridos Lancaster, el 44.° Escuadrón consiguió la distinción única de contar con dos Cruces Victoria en su personal: John Nettleton y el entonces comandante en jefe, comandante de ala R.A.B. Learoyd. El 44.° prestó servicio ininterrumpido con el Mando de Bombardeo de la RAF durante toda la guerra, realizando 4 362 salidas con Lancaster en 272 bombardeos y 27 operaciones de minado. En 1947, el 44.° se requipó con Lincoln y en 1951 se pasó a los Washington. Dos años después se reequipó de nuevo, esta vez con Canberra. En julio de 1957, el escuadrón fue disuelto pero se volvió a formar de nuevo en 1960 como parte de la V Fuerza, utilizando Vulcan B. MK I. El 44.° Escuadrón fue finalmente disuelto en Waddinton el 21 de diciembre de 1982.

volaban a baja cota, por debajo del alcance del radar de alerta alemán. Por otro lado, si los Lancaster volaban "en rasante", no podían ser atacados desde abajo contra sus vulnerables panzas. Con el nuevo avión, la idea de un ataque de precisión de penetración profunda resurgió.

La operación la llevarían a cabo seis hombres del 44.° Escuadrón, basado en Waddington, y seis del 97.°, estacionado en Woodhall Spa, en Lincolnshire –las unidades Lancaster con más experiencia–. Se prepararía a un séptimo hombre de cada escuadrón junto a los otros, para tenerlo en reserva en caso de que algo saliera mal en el último momento.

El entrenamiento para la misión empezó el 14 de abril de 1942, y durante tres días, los dos escuadrones practicaron vuelo en formación a baja cota, efectuando vuelos de 1 500 km alrededor de Gran Bretaña y llevando a cabo ataques simulados contra objetivos en el norte de Escocia. Se especuló mucho sobre la naturaleza del objetivo. Para la mayoría de los expertos tripulantes, una misión a baja cota significaba un ataque sobre buques de guerra enemigos, una larga carrera directa hacia una pesadilla de fuego antiaéreo. Cuando por fin entraron en la sala de instrucciones en la mañana del 17 de abril y vieron la larga línea roja que señalaba su ruta de ataque hasta Augsburgo en el mapa, un impresionante silencio descendió sobre ellos.

Tras volar al sur, hasta su punto de partida en la costa, los Lancaster tendrían que cruzar el canal de la Mancha a baja cota y recalar en Dives-sur-Mer, en la costa francesa. Poco antes, bombarderos del 2.° Grupo, cubiertos por un inmenso "paraguas" de cazas, iban a realizar una serie de ataques de diversión contra aeródromos de la *Luftwaffe* en el Paso de Calais, en Rouen, y en zonas de Cherburgo. La ruta de vuelo de los Lancaster les llevaría por territorio enemigo vía Ludwigshafen, donde cruzarían el Rhin, hasta el extremo septentrional del Ammersee, un gran lago situado al oeste de Munich y unos 30 km al sur de Augsburgo.

Si todo iba bien, los primeros Lancaster llegarían al blanco a las 20,15, justo antes del crepúsculo.

Mientras se acercaban al objetivo, los bombarderos se separarían y abrirían un tramo de cinco kilómetros entre cada sección. Las secciones bombardearían entonces a baja cota y en formación, con cada Lancaster lanzando cuatro bombas de 500 kg. Éstas estarían equipadas con espoletas de acción retardada de 11 segundos, lo que daría tiempo a los bombarderos para alejarse, y explosionarían antes de que la siguiente sección estuviese sobre el blanco. El despegue sería a las 15,00 horas. Esto significaba que, si todo iba bien, los primeros Lancaster llegarían al blanco a las 20,15 horas, justo antes del crepúsculo.

Así estarían protegidos por la oscuridad mientras llegaban a las zonas peligrosas en la costa del Canal durante el viaje de vuelta a casa.

Los Lancaster del 44.° Escuadrón formarían las dos secciones iniciales. Esta unidad era conocida como el escuadrón "de Rhodesia" por buenos motivos: la cuarta parte de su personal venía de aquel país. El 44.° tenía también numerosos sudafricanos y se eligió a uno de ellos para dirigir la misión. Era el jefe de escuadrón John Dering Nettleton, un joven de 25 años alto y moreno que ya había demostrado ser un comandante muy competente, firme como la roca durante las emergencias.

Vislumbraron fugazmente la grisácea panza del 109 cuando éste pasó velozmente por delante.

A las tres en punto de la tarde del 17 de abril, la tranquila aldea de Lincolnshire, en Waddington, se estremeció con el rugido de 24 motores Rolls Royce Merlin cuando los seis Lancaster del 44.° Escuadrón despegaron y pusieron rumbo al sur, hacia Selsey Bill, el promontorio que se proyectaba hacia el Canal entre Portsmouth y Bognor Regis. Quince kilómetros al este, en Woodhall Spa, los seis bombarderos del 97.° Escuadrón, dirigidos por el jefe de escuadrón Sherwood, también despegaron.

Cada sección salió de Selsey Bill según lo programado y el mar se fue haciendo borroso bajo ellos conforme aceleraban. Los bombarderos situados a la izquierda y la derecha de Nettleton estaban pilotados por el oficial de vuelo John Garwell y el suboficial Rhodes; los Lancaster de la siguiente sección iban a cargo del teniente de patrulla Sandford, el suboficial Crum y el suboficial Beckett.

Los bombarderos estaban volando sobre una región boscosa y montañosa cerca de Bretèuil cuando les alcanzó el fuego antiaéreo. Líneas de trazadoras procedentes de emplazamientos ocultos salieron al encuentro de los Lancaster y el cielo se llenó en torno a ellos con los feos penachos negros de las explosiones de proyectiles. La metralla salpicó a dos de los aviones, pero éstos mantuvieron su curso. Los daños más serios los recibió el aparato del suboficial Beckett, cuya torreta de popa quedó inutilizada.

Entonces, ya cerca de Évreux, la formación de Lancaster fue localizada por cazas enemigos. Un Messerschmitt Bf 109 llegó velozmente, escogiendo al Lancaster del suboficial Crum (en la segunda sección del 44.°) para su primera pasada. Las balas atravesaron el dosel de la cabina y salpicaron a Crum y a su navegante, el rodesiano Alan Dedman, con astillas de perspex afiladas como cuchillas. Dedman miró al piloto y vio cómo la sangre chorreaba por su rostro, pero cuando fue a ayudarle, Crum sonrió y lo apartó. Mientras las armas del Lancaster repiqueteaban sin parar, vislumbraron fugazmente la grisácea y rayada





Abajo: Un Lancaster del 44.º Escuadrón calienta motores en el aeródromo antes de rodar hasta la posición de despegue. Arriba: Un comandante de patrulla del 44.º Escuadrón y su tripulación posa ante la cámara antes de partir para una misión de bombardeo en 1942. Arriba, derecha: Antes de subir a bordo del Lancaster, se realizan comprobaciones de última hora. Derecha: En ruta. Un navegante de Lancaster trabaja mientras el avión cruza el canal de la Mancha en dirección a un objetivo industrial alemán.

AVRO LANCASTER B.MK 1

En 1936, como respuestas a unas características del Ministerio del Aire para un nuevo bombardero táctico, empezaron los trabajos en el bimotor Avro Manchester. Sin Embargo, pronto se hizo evidente que el Manchester sufría una inestabilidad direccional y carecía de potencia. En un intento de solucionar estos problemas, los diseñadores, dirigidos por Roy Chadwick, modificaron la estructura con paneles exteriores alargados, una cola con aletas y timón más altos y cuatro motores Rolls-Royce Merlin de 1 145 hp. El primer prototipo del Lancaster, el BT308, voló el 9 de enero de 1941 y fue todo un éxito. El primer Lancaster de producción, el L7527, voló el 31 de octubre de 1941. Unos 300 Manchester se convirtieron rápidamente en Lancaster y la producción a gran escala ya estaba en marcha a comienzos de 1942. Los primeros modelos de producción conservaban la torreta ventral con dos cañones del Manchester, pero rara vez se utilizó y pronto fue descartada. La producción total durante la Segunda Guerra Mundial fue de 7 377, de las que 3 425 eran B.MK 1. Impulsado por cuatro motores Rolls-Royce Merlin XX (1 280 hp), 22 (1 460 hp ó 24 (1 640 hp), este bombardero de siete plazas tenía una velocidad máxima de 440 km/h y un alcance de 2 080 km. El armamento comprendía nueve ametralladoras Browning de 7,69 mm además de 10 000 kg de bombas. En el transcurso de 156 000 salidas, el Lancaster voló con, al menos, 59 escuadrones del Mando de Bombardero, lo que lo convirtió en el bombardero pesado británico más importante de la Segunda Guerra Mundial.

panza del 109 cuando éste pasó velozmente por delante, y después desapareció.

Los Lancaster estrecharon aun más su formación cuando otros 30 Messerschmitt se lanzaron sobre ellos como tiburones. Era la primera vez que los cazas de la *Luftwaffe* se topaban con los Lancaster e, inicialmente, los pilotos enemigos mostraron cierta precaución, hasta que calcularon la magnitud de las defensas del nuevo bombardero. Tan pronto como advirtieron que su armamento defensivo consistía en ametralladoras de 7'69 mm, empezaron a efectuar sus ataques con gran habilidad, acercándose por babor y abriendo fuego con su cañón a unos 700 m. A los 400 m., el límite del alcance eficaz de las armas de 7'69 mm. se apartaban bruscamente y subían para repetir el proceso.

Los artilleros superior y posterior fueron heridos y el depósito de combustible del ala de babor estalló.

El suboficial Beckett fue el primero. Una gran esfera de fuego anaranjado surgió de un ala de su avión cuando los proyectiles alcanzaron un depósito de combustible. Segundos después, el bombardero era una masa de fuego. Lentamente, el morro fue inclinándose hacia abajo. Mientras vomitaba fragmentos incandescentes, el maltrecho Lancaster dio contra un grupo de árboles y se desintegró.

El Lancaster del suboficial Crum, con sus alas y fuselaje lacerados y rasgados, fue atacado por tres cazas enemigos. Los artilleros posterior y superior fueron heridos y el depósito de combustible del ala de babor estalló en llamas. El bombardero osciló casi fuera de control. Crum, medio ciego por la sangre que manaban las heridas de su rostro, luchó por mantener nivelado el avión y ordenó a Alan Dedman que soltase las bombas, que aún no habían sido armadas. Éstas salieron del aparato y, pocos momentos después, Crum consiguió hacer que el tullido avión tocase el suelo con la panza. El Lancaster corrió a través de un trigal y se detuvo en el extremo opuesto. La tripulación, algo conmocionada y magullada pero, por lo demás, ilesa, batió todos los record en salir de los restos del avión, convencidos de que iba a estallar en llamas. Pero el fuego del ala izquierda se apagó, por lo que Crum utilizó un hacha del equipo de escape del bombardero para abrir agujeros en los depósitos de combustible y arrojó una cerilla al lago de gasolina que se formó. En dos minutos, todo el avión ardía y los expertos de la *Luftwaffe* sólo tendrían un armazón carbonizado para examinar.

Crum y su tripulación se dividieron en parejas e iniciaron el largo camino a través de la Francia ocupada hacia Burdeos, donde sabían que podían contactar con miembros de la resistencia francesa. Sin embargo, todos ellos fueron capturados por los alemanes y pasaron el resto de la guerra en campos de prisioneros.

Con Beckett y Crum eliminados, de los tres Lancaster de la segunda sección ya sólo quedaba el teniente de patrulla Sandford. Este hombre, un amante de la música que divertía a sus colegas porque siempre llevaba pijamas bajo su traje de vuelo ya que daba buena suerte, fue uno de los oficiales más populares del 44.° Escuadrón. Ahora, su suerte le había fallado y luchaba por su vida. En un desesperado intento de escapar al enjambre de Messerschmitt, hizo pasar su gran bombardero por debajo de unos cables de alta tensión. Pero la punta de un ala dio contra el suelo, por lo que el Lancaster dio varias vueltas de campana y explosionó, matando a todos sus ocupantes.

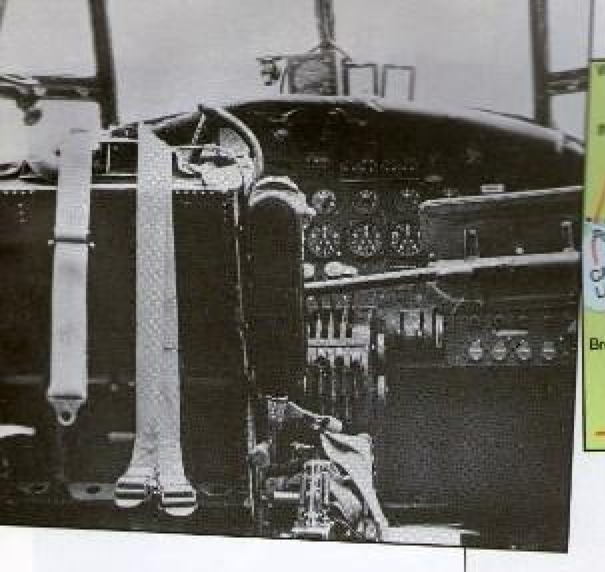
Los cazas enemigos se lanzaron entonces sobre el suboficial Rhodes, que volaba a la derecha y por detrás de John Nettleton. Al poco tiempo el Lancaster escupía fuego por sus cuatro motores. Probablemente, Rhodes abrió al máximo los reguladores en un intento de alejarse, ya que su avión adelantó repentinamente al de Nettleton. Después, ascendió de un modo casi vertical y pareció quedar suspendido un largo rato antes de caer directo al suelo. No hubo posibilidad de supervivientes.

Ya sólo quedaban dos Lancaster en la formación del 44.° Escuadrón: los pilotados por Nettleton y su número dos, John Garwell. Ambos aviones habían sido ametrallados y su depósitos de combustible estaban agujereados, pero la "piel" de autosellado pareció impedir una pérdida a gran escala. Aun así, los cazas seguían acosándoles igual que avispas enfurecidas y las expectativas de vida de ambas tripulaciones estaban ya contadas por minutos.

Los artilleros informaron que vieron grandes cantidades de humo y restos incendiados en el cielo vespertino.

Entonces sucedió un milagro. De modo individual o por parejas, los cazas enemigos cesaron de pronto sus ataques y se dieron la vuelta. Probablemente se les había agotado el combustible, la munición, o ambas cosas. Cualquiera que fuese el motivo, su abrupta desaparición supuso el perdón de Nettleton y de Garwell, al menos por el momento. Pero aún les quedaban más de 800 km hasta el objetivo. Tras ellos,





La incursión de Augsburgo
17 de abril 1942

Waddington
Woodhall Spa
INGLATERRA
Londres
Dover
Bognor Regis
Portsmouth
Paso de Calais
CANAL DE LA MANCHA
Amsterdam
PAÍSES BAJOS
Bruselas
BÉLGICA
ALEMANIA
Rhin
LUXEMBURGO
Ludwigshafen
Augsburgo
Munich
Rouen
Dives-sur-Mer
Breteuil
Evreux
París
FRANCIA
Clave
El vuelo hacia Augsburgo

la formación del 97.º Escuadrón del jefe de escuadrón Sherwood había tenido mucha más suerte; no había visto cazas alemanes y volaron sin ser molestados.

En una formación muy estrecha, Nettleton y Garwell seguían pilotando sus maltrechos aviones. Ya no hubo más oposición enemiga y los dos pilotos pudieron concentrarse tranquilamente en el manejo de sus bombarderos. Este trabajo se hizo más difícil cuando, dos horas después, entraron en la región montañosa del sur de Alemania y los Lancaster tenían que volar a través de turbulentas corrientes de aire que recorrían las laderas.

Por fin llegaron al Ammersee y viraron hacia el norte, ascendiendo unos cien metros para esquivar algunas colinas y descendiendo después hacia el valle de otro lado. Allí, delante de ellos y cubierto por una tenue bruma, estaba Augsburgo.

Mientras llegaban a las afueras de la ciudad, una cortina de fuego antiaéreo atravesó el cielo a su paso. La metralla salpicó sus alas y fuselajes, pero los pilo-

Arriba: La disposición de la cabina de un Avro Lancaster. Derecha: Los armeros equipan un Lancaster. Las primeras versiones del avión llevaban las bombas en bodegas enrrasadas pero cuando las bombas aumentaron de tamaño, las bodegas de bombas tuvieron que ser más profundas, por lo que sobresalían por debajo de la línea de fuselaje. La mayor bomba empleada fue la "Grand Slam" de 9 900 kg, o bomba "sísmica". Abajo: Perfil del Avro Lancaster, el mejor bombardeo pesado británico de la Segunda Guerra Mundial.

IWM



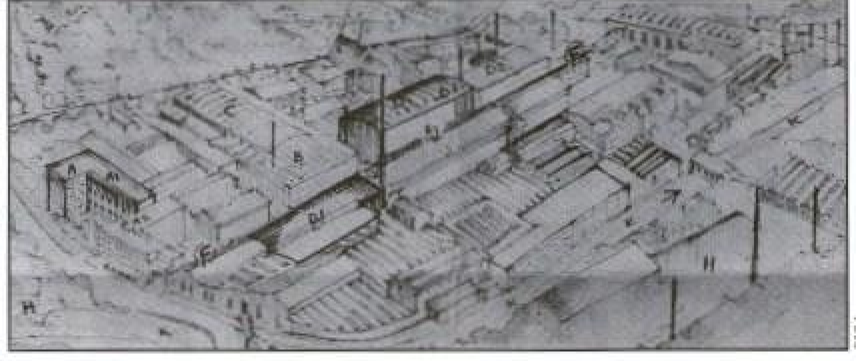


Keystone

IWM

IWM

Arriba: Una patrulla de Lancaster descarga sus bombas sobre Alemania. Derecha: Una fotografía aérea que muestra el objetivo de la incursión del 44.º Escuadrón en abril de 1942: las fábricas de motores diesel MAN en Augsburgo. Un bosquejo del área (inferior) fue parte del material de instrucciones mostrado a la tripulación antes de que embarcasen para la misión. Cuando los aviones de Nettleton y Sherwood llegaron a las fábricas, encontraron sus objetivos específicos con facilidad, debido a la alta calidad de las instrucciones. Desgraciadamente, muchas de sus bombas no explosionaron y la fábrica sufrió pocos daños. Sin embargo, sí consiguieron con éxito abrir un inmenso agujero en el tejado del taller de ensamblaje de motores diesel (marcado con una **A** en el bosquejo) y destruyeron un taller de rectificación (marcado con una **B**).



IWM

COMANDANTE DE ALA J.D. NETTLETON, CRUZ VICTORIA

John Dering Nettleton tenía antepasados en la armada –su abuelo había sido almirante en la Armada Real– y tras dejar la escuela en Natal, pasó dos años en la Armada Mercante. Tras este periodo en el mar, Nettleton se preparó como ingeniero civil. Mientras estudiaba para esta profesión, decidió tomarse unas vacaciones en Inglaterra, pero tres días antes de que estuviese a punto de ir a Sudáfrica, tuvo la instintiva decisión de unirse a la RAF.

Nettleton resultó ser un piloto excepcional, lo que tiene también su castigo; al igual que muchos otros, fue «condenado» a trabajar como instructor. Finalmente, sin embargo, consiguió un puesto operacional en el 44.º Escuadrón (de Rhodesia) y ascendió al rango de teniente de patrulla tripulando bombarderos Handley Page Hampden en operaciones sobre Alemania. Cuando el escuadrón se equipó con Lancaster, Nettleton se convirtió en comandante de patrulla y fue ascendido al rango líder de escuadrón.

En la incursión de Augsburgo en abril de 1942, por la que Nettleton fue condecorado con la Cruz Victoria, aun estaba en su primera gira operacional. Después, Nettleton fue ascendido a comandante de ala y recibió el mando del 44.º Escuadrón. La noche del 12 de julio de 1943, su Lancaster fue derribado sobre el Canal de la Mancha por un caza nocturno alemán.

tos mantuvieron el rumbo siguiendo la líneas del río para encontrar su objetivo. Los modelos, fotografías y dibujos que habían estudiado durante las instrucciones eran asombrosamente precisos y no tuvieron dificultades para localizar su objetivo primario.

Con las puertas de bombas abiertas y el fuego antiaéreo ligero alcanzándoles constantemente, los Lancaster aceleraron los últimos cientos de metros. Después, los bombarderos ascendieron mientras las bombas de 500 kg salían de sus panzas. Nettleton y Garwell estaban ya sobre los suburbios de Augsburgo cuando las bombas explosionaron y los artilleros informaron que vieron grandes cantidades de humo y restos incendiados en el cielo vespertino por encima del objetivo.

Los pilotos de los Lancaster se habían abierto paso frente a unas adversidades increíbles y habían cumplido su misión, pero el fuego antiaéreo seguía surgiendo en torno a ellos y entonces John Garwell empezó a tener problemas. Un proyectil antiaéreo convirtió el interior del fuselaje en un salvaje infierno y Garwell se dio cuenta de que aquello, sumado a los diversos daños que ya tenía el bombardero, conduciría a su final en cualquier momento. No había tiempo para ganar altura para que los tripulantes pudiesen saltar en paracaídas: tenían que tocar suelo lo antes posible. Cegado por el humo que entraba en la cabina, Garwell hizo descender suavemente el Lancaster hacia lo que esperaba fuese terreno abierto. Todo lo que podía hacer era intentar mantener el bombardero firmemente mientras éste bajaba.

Un largo e interminable minuto después, el Lancaster tocó suelo, enviando terruños en todas direciones mientras se deslizaba por el campo. Tras detenerse, Garwell y otros tres miembros de la tripulación salieron del sofocante calor y espeso humo agradeciendo el aire fresco. Otros dos miembros quedaron atrapados en el fuselaje incendiado y un tercero, el sargento de patrulla R.J. Flux había salido despedido en el impacto. Había abierto la portezuela de escape justo antes de que el bombardero tocase suelo; su acción dio a los otros unos segundos vitales para salir fuera, pero le costó la vida a Flux.

Cuando llegó a su objetivo, el Lancaster era poco más que una masa de fuego descendente.

Mientras Nettleton volvía a casa, esta vez solo, la sección inicial del 97.º cruzaba las colinas hacia Augsburgo. Los tres Lancaster soltaron su cargamento sobre el objetivo. Los bombarderos volaban tan bajo que a veces iban por debajo del nivel de los tejados, protegiéndose de este modo del fuego antiaéreo.

Casi lo habían conseguido los tres. Pero entonces, el avión de Sherwood, probablemente alcanzado por un proyectil de gran calibre, empezó a soltar vapor blanco de un depósito de combustible. Momentos después, surgieron llamas de él y el bombardero cayó fuera de control convertido en una masa de fuego para explosionar fuera de la ciudad. Sólo Sherwood pudo saltar y sobrevivió. Los otros dos pilotos, los oficiales de vuelo Rodley y Hallows, volvieron a salvo a la base.

La segunda sección estaba formada por el teniente de patrulla Penman, el oficial de vuelo Deverill y el suboficial Mycock. Los tres pilotos vieron cómo caía Sherwood mientras ellos volaban sobre Augsburgo, ya con el crepúsculo. El cielo sobre la ciudad se llenaba de vivos relámpagos mientras los artilleros enemigos lanzaban todo tipo imaginable de proyectiles antiaéreos al paso de los Lancaster. El avión de Mycock fue alcanzado y se incendió, pero el piloto mantuvo a duras penas su rumbo. Cuando llegó a su objetivo, el Lancaster era poco más que una masa de fuego descendente pero Mycock aguantó lo suficiente para soltar las bombas.

El avión de Deverill también fue alcanzado y su motor interior de estribor empezó a arder, pero la tripulación consiguió extinguir el fuego tras bombardear el objetivo y volvieron a la base con tres motores, acompañados por el Lancaster de Penman.

Por su parte en la dirección de la incursión sobre Augsburgo, John Nettleton fue condecorado con la Cruz Victoria. Fue ascendido a comandante de ala y, al año siguiente, realizó su segunda gira de operaciones. Pero, tristemente, Nettleton y la muerte estaban destinados a reunirse en una cita largo tiempo aplazada. La noche del 12 de julio de 1943, fue muerto mientras volvía de una incursión sobre Turín.

Trágicamente, el sacrificio de los siete Lancaster y los 49 jóvenes en la incursión de Augsburgo, había sido en vano. Muchas de las bombas de acción retardada no explosionaron y los efectos en la producción de la fábrica MAN no fueron de importancia. La RAF nunca volvió a enviar sus bombarderos cuatrimotores para una misión de "extremo peligro" de este tipo.

El destino produce a veces extrañas casualidades. Unos 40 años después, un bombardero a reacción Vulcan llevó a cabo la misión de bombardeo de más largo alcance en la historia de la guerra aérea, la incursión contra el aeródromo de Puerto Argentino en las Malvinas. Aquel Vulcan y su tripulación pertenecían al 44.º Escuadrón.



RAF

Arriba: Cuatro de los miembros supervivientes del elemento del 97.º Escuadrón en la incursión de Augsburgo. De izquierda a derecha son: El oficial de vuelo B.R.W. Hallows, el oficial de vuelo E. E. Rodley, el teniente de patrulla D.J. Penman y el oficial de vuelo E.A. Deverill.



Aviation Pictures Int.

Arriba: El último modelo del 44.º Escuadrón, el bombardero Vulcan, que prestó servicio recientemente en la campaña de las Malvinas de 1982.

CAÑONES DE COSTA

El *KA-bataljon* m/80 constituye una parte vital de la defensa costera sueca frente a la amenaza de ataque de la Armada Roja soviética.

Suecia ha mantenido durante mucho tiempo un estado de estricta neutralidad defensiva y continúa en sus intentos de permanecer ajena a las alineaciones de las potencias internacionales que parecen amarrar a casi todas las demás naciones que la rodean. Esta neutralidad defensiva se tiene que comprar a un precio considerable que obligaría a muchas otras naciones a cargar los costes implicados en los impuestos. Sin embargo, los suecos valoran tanto su estatus neutral que aceptan estos costes como algo natural y necesario. Al coste monetario hay que añadir el coste social referente al reclutamiento y los consiguientes inconvenientes personales: las reservas y el entrenamiento los tiene que asumir un gran porcentaje de la población, a veces durante años después de haber cumplido el servicio nacional.

Las razones que obligaron a la aceptación de esta responsabilidad militar yacen en la posición geográfica de Suecia. La nación está peligrosamente cerca de la Unión Soviética (ambos países están separados sólo por el mar Báltico) y la historia a enseñado a los suecos una serie de lecciones sobre la política exterior rusa, que ha sido innegablemente expansionista. Por ello, Suecia considera que para disuadir esta política expansionista, debe convencer al Alto Mando soviético que cualquier intento de invadir su territorio resultaría demasiado caro en términos de víctimas humanas y material militar. En consecuencia, para impedir cualquier ataque contra sus fronteras, Suecia mantiene fuertes defensas de todo tipo.

La defensa costera es un tipo de estatus defensivo que muy pocas naciones, aparte de Escandinavia y la región Báltica, han decidido mantener. El argumento usual en contra de ello es que la llegada de los aviones y la amenaza nucleares han dejado obsoletas las caras defensas costeras. Sin embargo, los suecos han rechazado este punto de vista. La nación posee una larga línea costera vulnerable a una invasión anfibia en muchos lugares, y los suecos son conscientes de que la Armada soviética está a muy poca distancia por mar. Por ello, Suecia ha instalado formidables defensas costeras para protegerse frente a un ataque de la Armada Roja.

Esta defensa adopta muchas formas. Un elemento obvio es la defensa con cañones estáticos, compuestas por baterías fijas que disparan hacia el mar desde emplazamientos protegidos. Un programa de modernización ha puesto al día estas defensas instalando cañones con torreta ERSTA Bofors de 120 mm.

A ellos se suman misiles guiados especializados, batallones *ranger* costeros, cobertura aérea y flotillas

T. Gander

ARTILLERÍA COSTERA SUECA

La Real Artillería Costera sueca está organizada principalmente en baterías estáticas protegidas bajo el mando de cinco brigadas. La mayoría de los cañones son de 75 mm y 120 mm con torretas, aunque aun quedan unos pocos anticuados cañones de 152 mm junto a varios cañones móviles de doble función (antiaéreos y defensa costera) de 75 mm. Ahora se están añadiendo los cañones móviles KARIN de 120 mm de los *KA-bataljon* m/80.

Los cañones en torreta de 75 mm fueron instalados en los sesenta y les siguieron los potentes cañones en torreta ERSTA de 120 mm, cuyas primeras unidades se instalaron en 1976. Las instalaciones para estos cañones suelen estar excavadas profundamente en la roca y constan de alojamientos protegidos, centros de comunicación y de control. Toda la instalación suele estar cuatro o cinco pisos por debajo del nivel del suelo. Estas baterías ERSTA pueden permanecer cerradas semanas. Cuando están en acción, sus mecanismos de alimentación automática pueden proporcionar hasta 200 proyectiles a través de un solo cañón refrigerado por agua en 30 minutos. Los centros de control de tiro optrónicos o por radar poseen una gran precisión en objetivos navales situados a 30 000 m. Estos cañones ERSTA son tan completos y caros que sólo se producen dos al año en la fábrica AB Bofors. Muchas de la instalaciones de cañones están en zonas remotas pero su alcance les posibilita defender grandes tramos de línea costera. Se ha anticipado que los cañones ERSTA seguirán siendo armas viables durante al menos los próximos 40 años, con lo que se amortizan así sus exagerados costos iniciales.





Alojados en el interior de la estación de radar móvil KA 500 Kardinal (abajo), dos miembros de un *KA-bataljon* m/80 (extremo izquierda, abajo), vigilan el sofisticado equipo de control de tiro.

de buques costeros ligeros. Sin embargo el grado de interés de los planificadores suecos respecto a la defensa costera, ha conducido a la introducción de un nuevo tipo de formación defensiva. Estas formaciones son exclusivas de Suecia y constituyen uno de los elementos más importantes en la red defensiva sueca. Son conocidas como los *KA*-bataljon m/80, o Batallones de Artillería Costera Tipo 80. El número de *KA*-bataljon m/80 que participarán finalmente en la defensa de Suecia no se ha revelado. El concepto de la unidad se formuló sobre el papel en 1980 (de ahí el m/80) y el primer batallón entrenado y equipado se incorporó a la Real Artillería Costera sueca en junio de 1986. Actualmente se están añadiendo más batallones a la Artillería Costera como elemento móvil y se les ha dado misiones defensivas específicas.

Aunque la mayoría de las zonas de desembarco y las rutas de aproximación potenciales hacia puertos y centros económicos importantes ya están provistas de defensas estáticas, hay varios tramos que siguen abiertos a una posible invasión: sólo el archipiélago de Estocolmo tiene unas 24 000 islas y arrecifes. Los nuevos batallones móviles están por ello basados varios kilómetros tierra a dentro, listos para un rápido despliegue a cualquier área indefensa amenazada de invasión. También estarían en posición para desplazarse a cualquier area donde las unidades defensivas locales hubiesen sido eliminadas o donde se necesitasen refuerzos inmediatos.

La fuerza total de cada batallón es aproximadamente de 750 oficiales y hombres. Estos están repartidos entre una batería de estado mayor y dos *KA-batteri* m/80 de 12 cm. El comandante del batallón y su estado mayor inmediato tienen acceso directo a una red de mando total y de datos de control de combate conocida como STRIKA 85. Esta permite al comandante tasar toda la situación táctica de la defensa costera. Así está en posición de decidir las principales líneas de ataque, calibrar la amenaza de cada zona defendida y anticiparse a probables movimientos futuros de atacantes y defensores. Así, puede enviar sus fuerzas disponibles a la posición más aventajada y mantener un estrecho contacto con todo el cuadro táctico. Las terminales de la red STRIKA 85 están, al igual que todo el resto del equipo de control y comunicación, en refugios remolcados o llevados en camiones.

Cada uno de los dos *KA-batteri* m/80 que componen el resto del batallón tiene una fuerza de unos 300 oficiales y hombres y constituyen el principal poder de ataque de la unidad. El comandante de la compañía y su estado mayor tienen su propio pelotón, alojado en cuatro contenedores móviles. Desde ahí, está en posición para dirigir un amplio grupo de unidades que van desde el pelotón de control de tiro hasta el pelotón de apoyo médico.

El pelotón de control de tiro se divide en cuatro unidades, dos de ellas basadas en el radar y una tercera que emplea sistemas ópticos (imágenes de televisión y rastreos con láser) para disparos con buen tiempo. Las unidades de radar utilizan el altamente móvil Philips 9 KA500 KARDINAL, que tiene un mástil elevado hidráulicamente con un radar en su extremo, ademas de sensores ópticos electrónicos. Estas unidades de control de tiro detectan y rastrean blancos antes de enviar los datos a una estación central de control de tiro en donde se procesa toda la información relevante sobre el control de tiro. Los

Abajo, derecha: Un cañón KARIN de 120 mm listo para disparar. Encima del cañón hay un radar que mide la velocidad inicial.

EL CAÑÓN DE DEFENSA COSTERA KARIN

A comienzos de los setenta, el Ejército sueco buscaba un nuevo obús de campaña de 155 mm al tiempo que la Real Artillería Costera sueca formulaba planes para su nuevo cañón de defensa costera móvil de 120 mm. En consecuencia, el FH-77 de 155 mm y el KARIN (denominado CD-80) de 120 mm comparten la misma cureña de mástil múltiple, además de muchos otros componentes. El primer KARIN fue entregado a la Artillería Costera en 1978 y se caracteriza por un sistema de alimentación automática para la munición, además de un computador que dirige el cañón desde una estación de control remota. La potencia auxiliar integral hace que las ruedas principales lleven el cañón en cortas distancias y también pueden funcionar para mejorar la tracción en terreno difícil. Bajo la cola hay dos ruedas castor para proporcionar maniobrabilidad al cañón. Además, la unidad de potencia suministra energía hidráulica para abrir y cerrar las pesadas patas de cola. El cañón tiene un alcance de al menos 30 000 m y ahora se está desarrollando un nuevo tipo de munición de largo alcance que lo ampliará a 40 000 m. La espoleta de un proyectil especial de blanco naval está preparada para que el proyectil no explosione hasta que haya penetrado en el blindaje de su objetivo. Esto aumenta la efectividad del proyectil. El cañón pesa 12 000 kg en acción y dispone de seis servidores –aunque no hace falta tantos una vez accionado el cañón–. Unidad de munición completa pesa 43 kg, de los que 24 kg son del proyectil en sí. La Bofors está desarrollando actualmente un nuevo cañón de defensa costera basado también en el obús FH-77 de 155 mm del ejército. Conocido como el CD-77, el nuevo cañón tendrá una capacidad única en el mundo para combatir objetivos largo alcance con gran precisión.

radares utilizan saltos de frecuencia para no ser interferidos por el enemigo y, si esto fallase, aun tienen el recurso de los sensores ópticos montados encima de las antenas de radar en los mástiles KARDINAL. Actualmente se está desarrollando el KOLIBRI, un nuevo tipo de equipo de control de tiro óptico electrónico mucho más pequeño.

Los cuatro cañones KARIN de 120 mm del pelotón de cañones son el corazón de la batería. Estos cañones remolcados, fabricados por la AB Bofors, son los más avanzados de su tipo en el mundo y se pueden trasladar a sus posiciones de tiro a gran velocidad. Una vez estacionados (normalmente entre tres y seis kilómetros de la costa), los cañones se pueden maniobrar hasta su posición de tiro utilizando sus propias unidades de potencia auxiliar integrales. Cada cañón tiene su propio computador de control de tiro, que absorve los datos del centro de control de tiro y después coordina los movimientos necesarios del cañón para que éste apunte al objetivo. El artillero que opera el computador simplemente tiene que vigilar; el computador hace el resto. Los restantes servidores del cañón cargan la munición en el mecanismo de alimentación automática y el cañon dispara entonces con una cadencia de hasta 15 proyectiles por minutos con un alcance de 30 000 m. Una batería KARIN preparada puede llegar a su posición de tiro y abrir fuego con su primera salva en cinco minutos.

La defensa aérea no está descuidada, y cada batería tiene su propio pelotón de defensa aérea.

Para apoyar al pelotón de cañones está el pelotón de transportes. Con camiones de remolque Scania SBA 4x4 y SBAT 6x6, este pelotón actúa como "cargador giratorio", llevando munición en contenedores hasta los cañones. El pelotón de cañones entra en acción con sus propias cargas de munición listas para el disparo, pero una vez abierto el fuego hace falta reponerlas con rapidez: una batería KARIN de cuatro cañones puede disparar 200 proyectiles en menos de 20 minutos. Para ayudar en el manejo de la munición, la mayoría de los camiones del pelotón están equipados con sus propias grúas hidráulicas. El pelotón de transporte también lleva repuestos y otros suministros a la batería de cañones. Además, hay un pelotón de apoyo con una instalación de asistencia médica de emergencia que parece un pequeño hospital de campaña. Este pelotón también dispone de una cocina de campaña y completas instalaciones de reparación en campaña para todos los equipos de la batería. La defensa aérea no esté descuidada y cada batería tiene su propio pelotón de defensa aérea equipado con dos cañones L/70 Bofors de 40 mm con sistemas integrales ópticos electrónicos de control de tiro Tipo 75. Estos cañones disponen de munición de alta fragmentación con espoletas de proximidad que aumenta considerablemente las posibilidades de derribo de un avión atacante.

Para redondear esta impresionante inversión militar, la batería está equipada con su propio elemento defensivo de infantería, encargado de la defensa local de la batería. Para este trabajo, las tres secciones de la unidad están armadas con las usuales armas portátiles de infantería, además de una sección extra de cañones contracarro sin retroceso Karl Gustav de 84 mm. La infantería viaja en camiones ligeros Volvo 4140 4x4 y 6x6 y en motocicletas Husqvarna. Mientras la batería se traslada a su posición, los motociclistas viajan por delante de la columna para vigilar y despejar la ruta, examinar la navegación y asegurarse generalmente de que la batería se mantiene en movimiento. Una vez emplazado, el pelotón se disper-





Inferior, derecha: Mientras la unidad de potencia **KARIN** coloca los mástiles del cañón en posición de tiro, las unidades de apoyo del batallón entran en acción. Un soldado del pelotón de infantería vigila el perímetro (inferior, izquierda) y un cañón antiaéreo Bofors L/70 de 40 mm se emplaza como defensa aérea. Abajo: Oculta con camuflaje a la vista de los aviones, una batería KARIN espera instrucciones del pelotón de tiro.

T. Gander

T. Gander

T. Gander

Fotografía principal: La posición del puntero en el cañón muestra el visor y la computadora de control de tiro. Abajo: El cargador giratorio. Un camión de remolque Scania SBAT descarga una caja de municiones junto a la posición del KARIN.

se por la zona para defender el perímetro de la posición de la batería.

Aunque la batería opera como una unidad completa, siempre está bajo el mando del comandante de batallón. El comandante de batería tiene un razonable conocimiento de toda la situación táctica, apoyándose en la información suministrada por la red de datos STRIKA 88. Además, es responsable de introducir información fresca en la red a través de su propia terminal. Sin embargo, el comandante de batallón sólo puede ordenar al batallón la entrada en combate, supervisar la consiguiente acción y después ordenar al batallón su traslado a una nueva posición para la siguiente misión de combate.

Al *KA-bataljon* m/90 se le puede ordenar la entrada en acción en cualquier momento del día o de la noche. Esta exigencia no es pequeña, considerando las diferencias de tempertura existentes en Suecia –varía desde un invierno ártico hasta el calor de un intenso verano–. El mayor problema para los hombres es el intenso frío y todos los vehículos y refugios disponen por ello de calefacción y potentes calentadores. Ya que muchos miembros del batallón tienen que trabajar en el exterior con cualquier tiempo, deben disponer de cálidas ropas impermeables y hay que asegurarse constantemente de la operatividad de las armas en temperaturas bajo cero.

Todo el batallón, que se desplaza por completo sobre ruedas, es un potente y flexible instrumento de combate. Su principal ventaja táctica es que el ene-



T. Gander

T. Gander

migo nunca sabe exactamente dónde se encuentra ni dónde se puede encontrar. La llegada de dos baterías KARIN en cualquier momento de un desembarco anfibio puede convertir una operación bien planificada en una carnicería. Las salvas de proyectiles de 120 mm, cada uno con un peso de 24 kg, caerían sobre la zona en un momento en que los invasores aún no han organizado sus fuerzas o instalado sus defensas de cabeza de puente. Además, una vez neutralizado el ataque enemigo, todo el batallón podría desplegarse a otro lugar de desembarco para repetir la actuación.

La capacidad defensiva del *KA-bataljon* m/80 aumenta con el poder de fuego de los buques de la Real Armada sueca. Abajo: Armada con un cañón de 57 mm y misiles superficie-aire, una patrullera clase "Stockholm" realiza ejercicios en el Báltico. Abajo, recuadro: El aspecto del futuro. Esta fotografía muestra un prototipo temprano del sistema de misiles de defensa costera antibuques RBS 15. Todavía en desarrollo, este sistema pronto ocupará un puesto como el arma más moderna del arsenal de la artillería costera. El RBS 15 tiene un alcance de 24 km y es capaz de hundir prácticamente un buque de guerra.

Ya que el *KA-bataljon* m/80 trata principalmente con artillería remolcada, resulta un poco sorprendente que su personal pertenezca a la Armada Real sueca. La Real Artillería Costera sueca forma parte de la armada, pero el personal de los batallones de artillería costera son marinos que nunca van a la mar. A ojos del observador, están uniformados y equipados igual que el personal del Ejército sueco. Los batallones tienen un pequeño grupo de oficiales y suboficiales de carrera profesionales, pero el grueso del personal procede de distintos ámbitos sociales. En teoría, el sistema de reclutamiento sueco es universal, pero sólo se seleccionan 40 000 hombres cada año para los tres servicios. Una vez que el personal seleccionado ha sido destinado a sus trabajos, varían sus horarios de entrenamiento. Todo el personal trabaja al menos 300 días, pero el personal más altamente preparado puede servir hasta 540 días.

Tras la preparación inicial, los reclutas del *KA-bataljon* m/80 están preparados para su función militar dentro del batallón. El carácter de un entrenamiento especializado varía enormemente según la función a desempeñar por cada recluta. Tras recibir instrucción referente a las habilidades respectivas, los reclutas preparados son destinados a sus puestos en el batallón. Tras una serie de completos ejercicios de batallón, se unen entonces a su *KA-bataljon* m/80. Para entonces, el periodo de servicio nacional intensivo suele estar terminado y los hombres vuelven a sus trabajos civiles normales. Sin embargo, permanecen en la reserva militar sueca y, según su rango y función, volverán a su batallón cada dos años para mantener un alto nivel de entrenamiento y capacidad militar. Cada batallón debe completar del todo su fuerza al menos cada cuatro años a fin de llevar a cabo entrenamientos y ejercicios a nivel de batallón. Aunque los reclutas vuelven a la vida civil, en el batallón se queda un pequeño grupo en jornada completa para mantener todo listo para el combate.

Ya que cada batallón tiene numerosos reclutas entrenándose en cualquier época del año, el trabajo del grupo de jornada completa es muy amplio. La munición, los repuestos y todas las demás necesidades del batallón se mantienen permanentemente a nivel operacional, los vehículos están en servicio con regularidad y todos los artículos del arsenal del batallón se deben mantener al máximo de eficacia.

Los métodos, la organización y la efectividad de la Real Artillería Costera sueca exige un alto nivel de entrenamiento y de dedicación por parte de todo el personal implicado. Todo ello está presente en todos los niveles, pues parece que todos los suecos están realmente decididos a desempeñar su papel. Mientras Suecia siga poseyendo formaciones de combate tan potentes y tan flexibles como el *KA-bataljon* m/80, la nación puede permanecer segura de que ningún enemigo en potencia se enfrentará voluntariamente a un adversario tan preparado y tan capacitado.

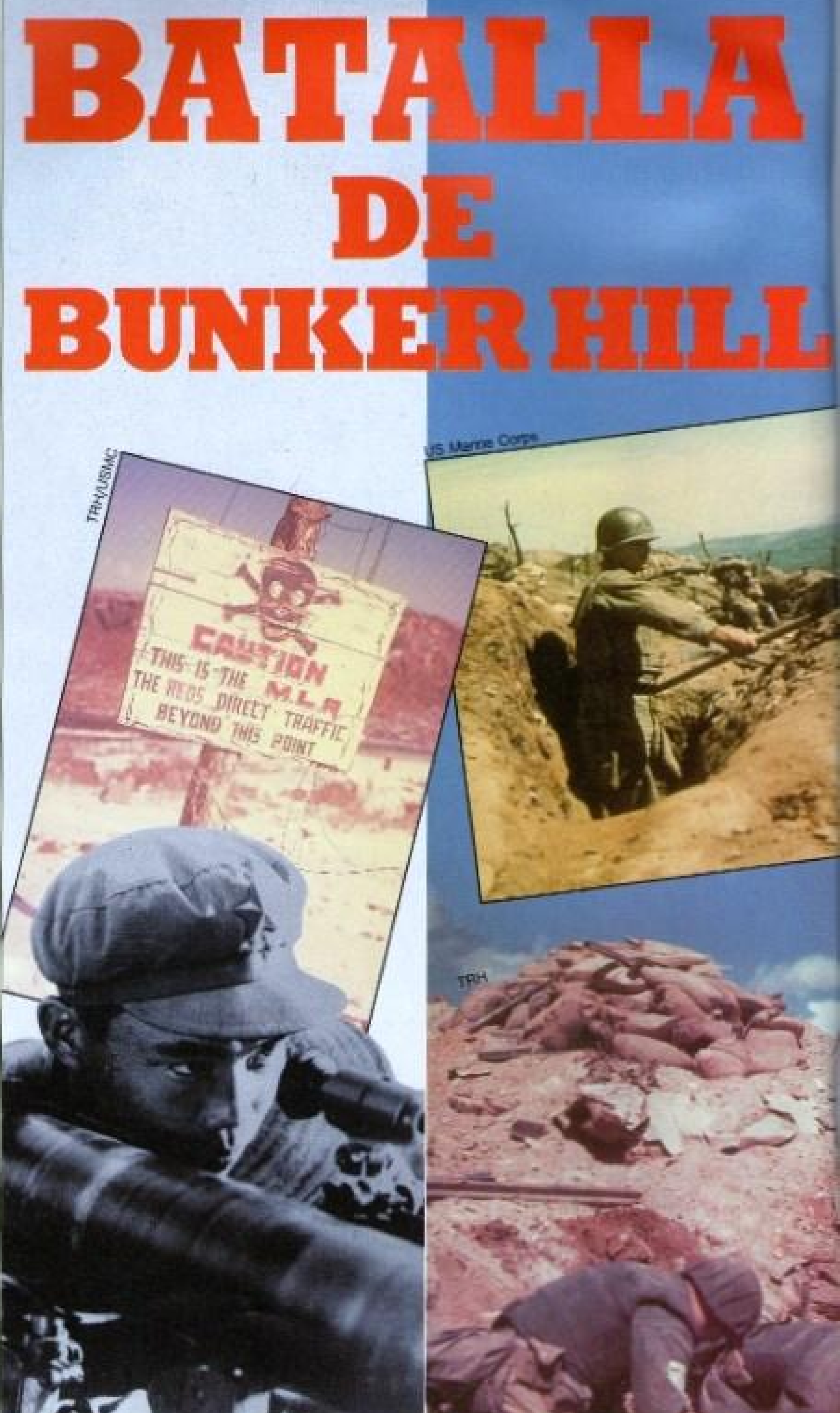
T. Gander

Recuadro izquierda: El mecanismo de carga del cañón de defensa costera KARIN de 120 mm. La munición se almacena en la tolva de carga de la pata derecha (delante de la boca de fuego). Desde ahí, los proyectiles pasan automáticamente a la bandeja de carga de munición (pintada de negro y amarillo). La presión hidráulica coloca entonces la bandeja en la recámara, a la izquierda de la fotografía. Una vez alineado, el proyectil entra en la recámara abierta.

BATALLA DE BUNKER HILL

VUELTA A LAS TRINCHERAS

Desde el cese de la gran acción ofensiva del 12 de noviembre de 1951, la Línea Principal de Resistencia (MLR) de las fuerzas ONU en Corea, era una línea de trincheras de un metro y medio a dos metros de profundidad que, al menos en teoría, recorría todo el camino a través de la península. (Una excepción era el sector ocupado por la División Commonwealth británica, donde se había organizado una "isla" defensiva.) La MLR se desarrolló muy rápidamente desde el cese de fuego. Tras la MLR china había un cinturón de fortificaciones de campaña de unos 15 km de profundidad, más ancho y profundo, según se dijo, que todo lo hicieron los alemanes en la Primera Guerra Mundial. Los chinos estaban soberbiamente preparados en la selección y organización del terreno y sus complejos de trincheras eran virtualmente invisibles desde el aire e impenetrables a todo lo que no fuera el blanco directo de una bomba de 500 kg. Los comunistas, que salían de noche, excavaban posiciones avanzadas hasta que eran habitables y después las ocupaban. Podía haber 10 m de tierra sobre sus madrigueras. Las fortificaciones de campaña de la infantería de marina eran menos impresionantes. En el verano de 1952, la división había desarrollado un búnquer prefabricado de madera y de ocho pies cuadrados que se colocaba en un agujero de dos metros de profundidad. El búnquer era cubierto con una capa de casi un metro de sacos de arena con más de un metro de tierra encima. Aunque había una compañía de ingenieros asignada a cada regimiento para proporcionarles apoyo técnico, fue la infantería de marina la que realizó el odiado trabajo de excavación. Así, con mucha frecuencia, en lugar de enterrar el búnquer hasta una profundidad segura, los hombres preferían la vía más fácil de construir muros de choque con sacos de arena, un recurso que lamentaron tras la intensas lluvias que hicieron que muchos de los búnqueres se derrumbaran.



TRH/USMC

US Marine Corps

TRH

Orbis

Tras luchar por delante de la Línea Principal de Resistencia de la ONU en el conflicto coreano de 1952, la 1.ª División de Infantería de Marina arrebató a los bien atrincherados chinos el control de Bunker Hill.

En el verano de 1952, la guerra de Corea había degenerado en algo parecido a los sectores estáticos del Frente Occidental en la Primera Guerra Mundial. Durante cuatro meses, la 1.ª División de Marina había estado en el flanco izquierdo de la Línea Jamestown del Octavo Ejército. A través de la tierra de nadie había elementos de la 194.ª y 118.ª Divisiones de la Fuerza Comunista China. Se establecieron feroces combates para conseguir unos cientos de metros de barro carbonizado por los proyectiles y la cima de una colina que ofrecía a los observadores unos pocos metros más de elevación.

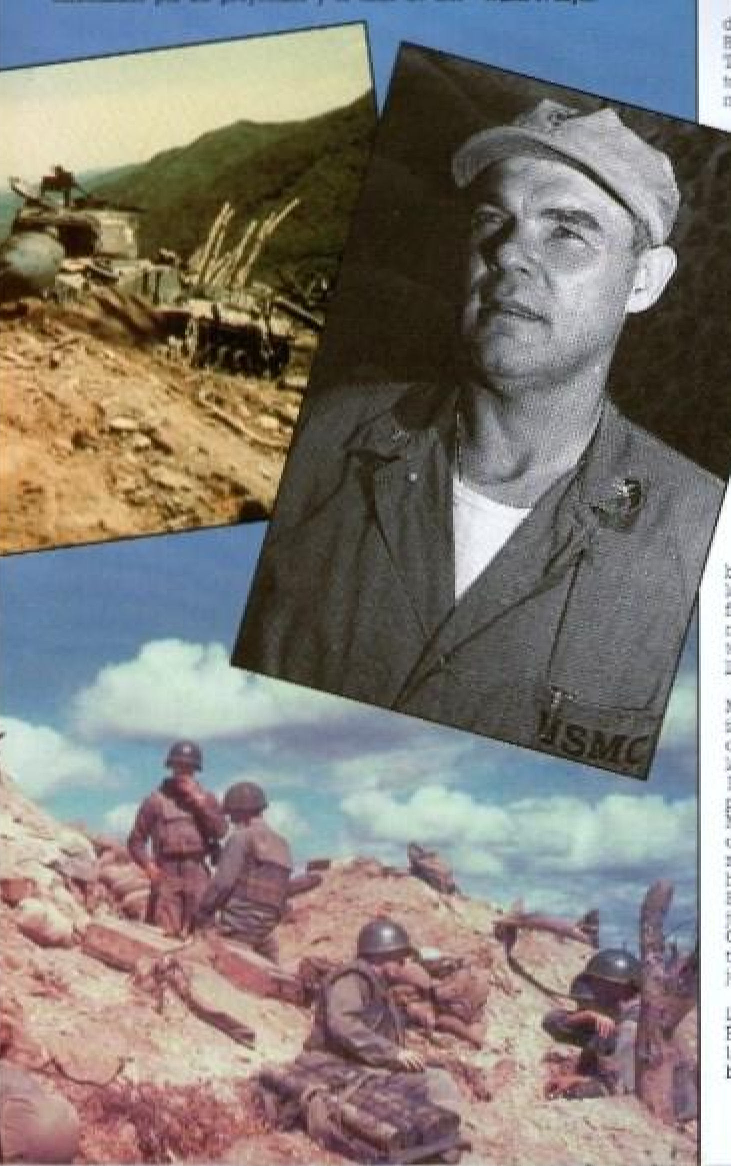
Los infantes de marina no solían llamar a su frente la Línea Jamestown. Con más frecuencia la llamaban la Línea Principal de Resistencia o MLR. El sector destinado a la 1.ª División de Infantería de Marina recorría unos 58 km, unas dos o tres veces el frente máximo que debía ofrecer una división según los manuales de campaña. Los batallones de infantería mantenían hasta 5 000 m de frente.

Los infantes no sabían cómo llamaban los chinos al borde frontal de sus defensas; así, ellos lo llamaron la Línea Exterior de Resistencia o OPLR. La división había abandonado su propia línea avanzada de resistencia en abril. Delante de la MLR de los infantes de marina, ahora sólo había simples puestos de combate, la mayoría tamaño escuadra, adentrados en tierra de nadie hasta un kilómetro y medio.

El 28 de julio, el coronel Walter F. Layer, un oficial de la reserva de Filadelfia que había mandado el 3.er Batallón del 2.º de Infantería de Marina en Saipán, Tinián y Okinawa en la Segunda Guerra Mundial, tomó el mando del 1.er Regimiento de Infantería de marina. Dos días después, el regimiento se trasladó bajo lluvias torrenciales hacia el centro del sector de la división. El coronel Layer otorgó la izquierda del frente del regimiento al 3.er Batallón del teniente coronel Roy J. Armitage, y la derecha al 2.º Batallón del teniente coronel Roy J. Batterton Jr. Dejó al 1.er Batallón en la reserva del regimiento.

A la derecha del 1.er Regimiento de Infantería de Marina estaba el 5.º de Infantería de Marina; a su izquierda, el 1.er Regimiento del Cuerpo de Infantería de Marina coreano (CIMC), que desde su adhesión a la 1.ª División de Infantería de Marina en marzo de 1951, demostró ser un cuarto regimiento muy bueno para la división. El 3.er Batallón del 1.º de Infantería de Marina tenía en su sector la Colina 201 y, al sudoeste de ella y a un kilómetro y medio al este de la carretera que conducía a Panmunjom, estaba la Colina Paekhak, conocida por su altura métrica como Colina 229. El Pasillo Panmunjom se abría paso a través del frente justo a la derecha del límite del 1.er Regimiento del CIMC hasta el lugar donde se estaba negociando la tregua coreana. Los infantes sospechaban que el objetivo último de los chinos era la Colina Paekhak.

Inmediatamente delante de la posición del 1.º de Infantería de Marina estaba el 352.º Regimiento de las Fuerzas Comunistas chinas. Directamente al norte de la Colina 201 y unos 700 m delante del límite entre los batallones de Armitage y Batterton, ellos mantenían la



General Simmons (USMC)

Abajo: El comandante del 1.er Regimiento de Infantería de Marina en la Colina Búnquer, el coronel Walter F. Layer.

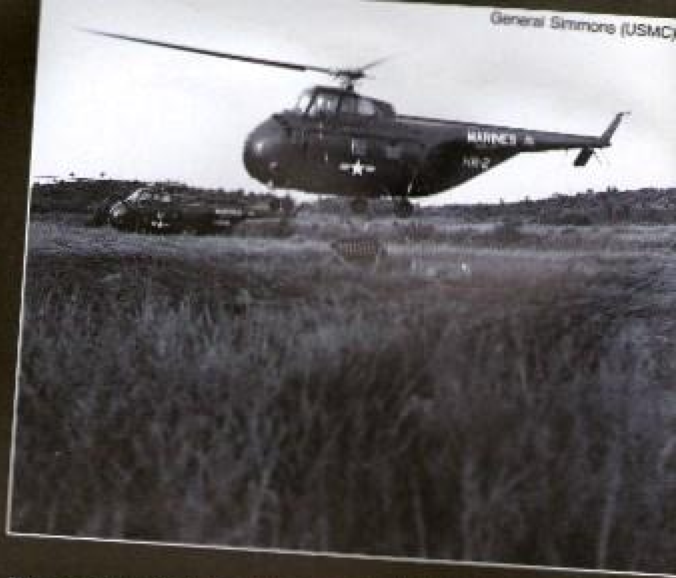
Extremo izquierda, arriba: Una temible señal recuerda a los recién llegados la presencia de fuerzas comunistas concentradas por delante de la Línea Principal de Resistencia. Extremo izquierda, abajo: Un miembro de la Fuerza Comunista China apunta su fusil sin retroceso. Centro, izquierda, arriba: Un infante de marina realiza tenazmente el tedioso trabajo de excavación de trincheras. Con una artillería altamente efectiva a su disposición, las fuerzas de la ONU no necesitaron los profundos sistemas defensivos de sus adversarios. Centro, izquierda. Abajo: Los sacos de arena se utilizaron de modo abundante en la construcción de las defensas de la ONU.

Colina 122, que los infantes de marina pronto conocerían como "Bunker Hill" (Colina Búnquer). Detrás de la Colina 122, los chinos ocupaban una imponente montaña de 235 m llamada Taedok-san que les proporcionaba un buen puesto de observación de las líneas de los infantes de marina.

Al noreste de la Colina 122 y a medio kilómetro por delante de la línea Jamestown, el capitán Jesse F. Thorpe, al mando de la Compañía E del 2.º Batallón, tenía como puesto avanzado la Colina 58A, que los infantes llamaban "Siberia", con una escuadra en ella. Poco después de la medianoche del 9 de agosto, un grupo de incursores chinos expulsó a la escuadra de Siberia. A las 04,00 horas, Thorpe envió un pelotón, por detrás de un fuego preparatorio de artillería de cinco minutos, para recapturar la colina.

La artillería cayó sobre ellos, el ataque fracasó y, al amanecer, el pelotón y sus víctimas estaban de vuelta dentro de la MLR.

Tras amanecer, cuatro cazas a reacción F9F Panther de la infantería de marina lanzaron napalm y bombas de 250 kg sobre la Colina 58A. Tres horas después, los Shooting Star F-80 de la Fuerza Aérea norteamericana lanzaron ocho bombas de 500 kg.



General Simmons (USMC)

La clave para la eficacia de la artillería enemiga era su posesión de la Colina Búnquer.

Después, la artillería de la infantería de marina inició su fuego preparatorio. Un pelotón de la Compañía A del capitán Robert W. Judson del 1.er Batallón llegó de la reserva del regimiento para realizar el ataque. Justo a las 11,03 horas, informaron que tenían la colina y que se estaban preparando para el esperado contraataque chino. Batterton envió un pelotón de refuerzo a la Compañía E pero, con un 75 por ciento de víctimas a media tarde, ambos pelotones se vieron obligados a retirarse. Al este de Siberia, en la Colina 56A, estaba otro puesto tamaño escuadra de la infantería de marina llamado "Samoa". Este puesto también fue abandonado.

Dos compañías de la reserva del regimiento, del 1.er Batallón del teniente coronel Louis N. King, entraron ahora en escena.

La Compañía A sustituyó a la Compañía E en las primeras líneas y la Compañía C, bajo el mando del capitán Casimir C. Krycewski, se trasladó a un área de reunión detrás del 2.º Batallón para prepararse para un contraataque nocturno contra Siberia.

En silencio y sin la usual preparación de artillería, a las 22,45 horas, la Compañía C cruzó la MLR inmediatamente al sur de la abandonada Samoa y se desvió a la izquierda, hacia Siberia. El asalto empezó a las 01,15 horas, del 10 de agosto y, en 10 minutos, Krycewski llegó a la cima. Siguió un combate see-saw de cuatro horas y, al amanecer, Krycewski tuvo que abandonar la acción y retirarse. Por tercera vez los infantes de marina habían perdido la colina.

El coronel Layer pidió una conferencia de estado mayor en su puesto de mando del regimiento. El intenso bombardeo enemigo había sido la causa principal de las tres retiradas de la infantería de marina.

Layer y su estado mayor decidieron que la clave para la eficacia de la artillería enemiga era su posesión de la Colina 122: la Colina Búnquer.

Se planeó un ataque contra la Colina 122 para la noche del 11 de agosto. El plan incluía un ataque de diversión contra Siberia a manos de un pelotón de fusileros reforzado y apoyado por un destaca-

Abajo: Una batería de cohetes de 114 mm descarga una salva hacia las posiciones ocupadas por la Fuerza Comunista China. Los cohetes fueron complemento importante de los obuses de 105 y 155 mm.

Izquierda: Helicópteros Sikorsky S-55 del HMR-161 descargan lanzacohetes y munición de 144 mm en una posición de tiro. El procedimiento reglamentario consistía en lanzar los cohetes y después retirar rápidamente la batería antes de que la artillería enemiga pudiese replicar. Derecha: El coronel Walter F. Layer, oficial en jefe del 1.º de Infantería de Marina, conduce al teniente general Lemuel C. Shepherd Jr., comandante del Cuerpo de Infantería de Marina, en una inspección de un puesto avanzado de la infantería de marina en setiembre de 1952.

miento de carros de combate, algunos armados con lanzallamas. Durante el día 11, 35 aviones atacaron en nueve misiones Siberia con bombas, cohetes y napalm. Otros aviones bombardearon la propia Colina Búnquer y los ataques contra las Colinas 58A y 122 se repitieron el día 11.

Para el asalto sobre la Colina 122, Batterton utilizaría una compañía de fusileros reforzada. De nuevo, para ganar sorpresa, no habría preparación de artillería. Para despistar aún más al enemigo, el 5.º de Infantería de Marina en el flanco derecho lanzaría un falso fuego preparatorio de artillería. Al anochecer, cuatro carros de combate medios M46 con cañones de 90 mm y recién equipados con cuatro obuses medios M4A3E8 de 105 mm y reflectores de combate de 18 pulgadas, además de su lanzallamas, se trasladaron a 1 000 m detrás de la primera línea de Batterton. Sería la primera prueba de apoyo nocturno de cañones de carros de combate de 90 mm utilizando su propia iluminación de campaña. A las 21.10 horas, los cañones de 90 mm abrieron fuego sobre Siberia y dos carros de combate con lanzallamas lanzaron un río de fuego contra Samoa. Mientras taladraban la noche con rápidas ráfagas ígneas, aquellos dos carros de combate se lanzaron desde Samoa hacia el flanco de Siberia, pasaron por la cima y después volvieron intactos a la MLR.



Wonsan
MAR DEL JAPON
COREA DEL NORTE
Colina Búnquer
Seúl
Inchón
MAR AMARILLO
Taejon
COREA DEL SUR
Pusan
Claves
Primera línea, febrero de 1951
Primera línea, abril 1951
Línea armisticio, 27 julio 1953

Bunker Hill

1.ª División de Infantería de Marina, Corea 11-17 agosto 1952

A mediados de 1952 la guerra de Corea se había paralizado en tablas y ambos bandos mantenían guerra de trincheras. A finales de julio, la 1.ª División de Infantería de Marina tomó la Línea Jamestown. En agosto, el 1.er Regimiento de Infantería de Marina realizó una serie de sangrientas luchas para ocupar una posición en tierra de nadie conocida como Bunker Hill (la Colina Búnquer).

Claves
Ataques norteam., 11-12 ago.
Contrataques chinos
Apoyo de carros de combate norteamericanos

Colina 236 (Taedok-san)
Colina 58A (Siberia)
Colina 48A (Stromboli)
Colina 122 (Bunker Hill)
Colina 56A (Samoa)
Colina 124
Colina 201
2/1.º Reg. Inf. Mar.
3/1.º Reg. Inf. Mar.
5.º Reg. Inf.
Línea Jamestown
1.º Reg. CIMC
Colina 229 (Paekhak)
1/1.º Reg. Inf. Mar.

Empieza el ataque

11 agosto 22,10 Carros de combate M46 y M4A3E9 abren fuego contra posiciones del EPC en Siberia y dos carros lanzallamas efectúan un gancho contra Samoa. El enemigo se retira y los carros lanzallamas se desplazan contra el flanco de Siberia.
22,30 Un pelotón de infantes de marina atraviesan Samoa y atacan Siberia.
23,30 Siberia cae.

El combate por Bunker Hill

11 de agosto 23,28 Los infantes llegan a la cima de la Colina Búnquer y entablan combate cuerpo a cuerpo con el enemigo. Al amanecer del día 12, la colina está asegurada.
12 de agosto 16,00 Precedidas por fuego de artillería pesada y de morteros, las unidades del EPC lanzan un contrataque all-out, tras un intenso combate, instalan posiciones en el lado norte de la colina.

ORGANIZACIÓN DE LA DIVISIÓN

Cada uno de los tres regimientos de infantería de la 1.ª División de Infantería de Marina (el 1.º, el 5.º y el 7.º de Infantería de Marina) tenía tres batallones de infantería, una compañía contracarro y una compañía de morteros de 106,68 mm. La compañía contracarro tenía un pelotón con carros de combate medio M46 y fusiles de retroceso de 75 mm. Los batallones de infantería se componían de tres compañías de fusileros, una compañía de armas y una compañía de cuartel general y servicio. Una compañía de fusileros tenía tres pelotones de fusileros y un pelotón de armas. El pelotón de fusileros tenía tres escuadras, cada una dividida en tres equipos de tiro de cuatros hombres. Tres de ellos estaban armados con fusiles M1 de 7,62 mm y el cuarto tenía un fusil automático Browning (BAR) de 7,62 mm. El pelotón de armas tenía seis ametralladoras ligeras refrigeradas por aire Browning de 7,62 mm y tres morteros de 60 mm. La compañía de armas del batallón de infantería tenía un pelotón de asalto contracarro armado con lanzacohetes de 88 mm, lanzallamas y cargas de demolición. También tenía un pelotón de ametralladoras pesadas con seis ametralladoras refrigeradas por agua M1917 de 7,62 mm y un pelotón de morteros de 81 mm con seis tubos. En el único regimiento de artillería de la división, el 11.º de Infantería de Marina, tres de los batallones tenían tres baterías de obuses de 105 mm, cada uno con seis cañones. Estos batallones estaban destinados normalmente para proporcionar apoyo directo a uno de los batallones de infantería. El cuarto batallón, utilizado normalmente en apoyo general, tenía tres baterías de obuses de 155 mm de seis cañones. El 1.er Cuerpo de Infantería de Marina Coreano (CIMC) fue agregado de la 1.ª División de Infantería de Marina en marzo de 1951, con lo que la fuerza aumentó a cuatro regimientos.


US Marine Corps

A las 22,30 horas, el 3.er Pelotón de la Compañía D, pasó por Samos y siguió contra Siberia, cubierto por el fuego de los cañones de 90 mm de los carros de combate e iluminado su camino a intervalos de cinco segundos con los reflectores de campaña de los carros de combate. Menos de una hora después de cruzar la MLR, el pelotón de la Compañía D del capitán George W. Campbell tenía la colina.

Mientras tanto, la Compañía B del capitán Sereno S. Scranton Jr. (del 1.er Batallón pero bajo el control operacional del 2.º Batallón) había iniciado el ataque principal. A las 23,28 horas, Scranton informó que uno de sus pelotones había llegado a la cima de la Colina

Arriba: Un miembro de la 1.ª División de Infantería de Marina retira un trozo de metralla de su chaleco antibalas. Abajo: Los bien equipados centros médicos de campaña fueron muy importantes a la hora de reducir los efectos a largo plazo de las heridas producidas en el campo de batalla. Los hombres eran tratados inmediatamente y después llevados a la retaguardia para cuidados especiales.


US Marine Corps

General Simmons (USMC)

Arriba: Un obús M198 de 155 mm dispara contra posiciones comunistas desde una base de fuego de apoyo detrás de la Línea Principal de Resistencia. El M198, un cañón muy preciso con un alcance de 14 600 m, fue una de las armas más importantes en Corea. Conectado con sofisticada técnicas de telemetría, se podía contar con él para deshacer las concentraciones enemigas en el momento en que éstas aparecieran. Abajo: El obús M114 de 155 mm fue desarrollado antes de la Segunda Guerra Mundial y prestó servicio en Corea antes de ser sustituido en el Cuerpo de Infantería de Marina por el M198.

Búnquer. Los chinos no estaban dispuestos a ceder terreno y siguió la lucha por la cima a corto alcance durante tres horas. Poco antes del amanecer del 12 de agosto, los chinos se retiraron, protegiéndose mientras se iban con fuego de morteros.

Los chinos dejaron a la compañía de Scranton relativamente sola durante la mañana. El coronel Layer pasó entonces el control de la operación del 2.° Batallón de Batterton al 3.er Batallón de Armitage. A media tarde, empezó a caer fuego de artillería pesada y morteros chinos sobre la Colina Búnquer y Scranton se vio obligado a retroceder a una posición de reserva en la ladera. Armitage, incapaz de llegar a él por radio, envió a la Compañía I, bajo el mando del capitán Howard J. Connolly. A las 15.00 horas, una fuerza china estimada en 350 hombres cayó sobre la Compañía B. Reforzados por la Compañía I, los infantes de marina pudieron aguantar. El día terminó con los chinos en la ladera septentrional de la colina y los infantes de marina en la ladera meridional.

Armitage, a cargo de la Compañía I del 7.° de Infantería de Marina de la reserva de la división, la situó detrás de la Compañía I de Connolly en la MLR. Como precaución extra, trasladó su pelotón de reconocimiento del batallón a la Colina 124, en la retaguardia izquierda de la Colina Búnquer. El resto del 3.er Batallón del 7.° de Infantería de Marina se puso bajo el control operacional de Armitage y el 2.° Batallón del 7.° de Infantería de Marina fue con Layer, como reserva del regimiento. Lo que había empezado como el esfuerzo de un pelotón para recapturar una posición de escuadra, implicaba ahora la participación de dos regimientos.

Las dos compañías de fusileros de infantería de marina pidieron al 11.° de Infantería de Marina cortinas de fuego envolventes.

Los chinos entonces dirigieron su atención a la Colina 48A, otro puesto avanzado tamaño escuadra llamado "Strómboli", 250 m delante del flanco extremo derecho de la posición del 1.° de Infantería de Marina. El ataque llegó pocos minutos después de la medianoche. De acuerdo con sus esfuerzos por capturar Strómboli, los chinos lo intentaron por el flanco derecho de la posición del regimiento, defendido por la Compañía F del capitán Clarence G. Moody. Moody envió primero una escuadra y después un pelotón a Strómboli y pudieron mantener la posición.

Strómboli resultó ser sólo una diversión. El principal ataque chino fue contra la propia Colina Búnquer. Poco después de las 01.30 horas del 13 de agosto, los infantes de marina de la Compañía I pudieron ver cómo se les acercaba una línea de escaramuza china. La fuerza atacante china se estimó del tamaño de un batallón. A las 03.30 horas, el combate alcanzó su clímax. Sometidas a un intenso fuego de fusil, ametralladoras y morteros, las dos maltrechas compañías de fusileros de infantería de marina pidieron al 11.° de Infantería de Marina, el regimiento de artillería de la división, cortinas de fuego envolventes. Además de fuego de obuses de 105 mm y 155 mm, el 11.° de Infantería de Marina lanzó nueve oleadas de cohetes de 114,3 mm.

La intensidad del combate se debilitó y, protegidos por proyectiles de artillería pesada, los chinos empe-



TRH/USMC

zaron a retirarse. Un refuerzo de la Compañía G del 7.º de Infantería de Marina se sumó a las filas de los infantes de marina en la Colina Búnquer.

Al mediodía del 13 de agosto, la Compañía H del capitán John G. Demas del 7.º de Infantería de Marina relevó a las dos compañías en la Colina Búnquer. El coronel Layer informó al cuartel general de la división que la actuación nocturna en la Colina Búnquer les había costado otros siete muertos y 33 heridos.

Durante el periodo de 24 horas que se inició a las 18.00 horas del 12 de agosto, el 3.er Batallón del 11.º de Infantería de Marina (mandado por el teniente coronel Charles O. Rogers) había disparado 10 652 proyectiles en apoyo del 1.er Regimiento de Infantería de Marina, el récord en un día para la Corea occidental.

Al anochecer del día 13, los chinos bombardearon intensamente el flanco izquierdo de la posición del 3.er Batallón en la MLR pero no se materializó ningún ataque al suelo de modo inmediato. Durante toda la tarde, la Colina Búnquer siguió recibiendo bombardeos intermitentes. Cuando cesaron los proyectiles a las 21.00 horas, los defensores de la colina supieron que aquello era la señal para un asalto chino, y el capitán Demas pidió fuego envolvente. Aún así, un pelotón enemigo entró brevemente en su posición antes de ser eliminado con granadas y fuego de armas portátiles. Los chinos se retiraron antes de la medianoche. Los infantes de marina contaron 20 muertos y calcularon que debió haber unos 175 muertos enemigos en el encuentro. Las pérdidas de Demas fueron de siete muertos y 21 heridos.

Al esperar otro ataque contra la Colina Búnquer, el coronel Layer distribuyó las unidades de su regimiento. La Compañía E del capitán Stanley T. Moak recibió de la Compañía A la responsabilidad del sector de Siberia en la MLR, y la Compañía A envió un pelotón para reforzar a Demas en la Colina Búnquer.

Para reparar las pérdidas en combate en sus regimientos de infantería, el mayor general John T. Selden, comandante de la división, dirigió sus unidades de apoyo y servicio de área en retaguardia para rellenar las vacantes. Doscientos de aquellos infantes de marina, la mayoría voluntarios, llegaron al coronel Layer el 14 de agosto.

A medianoche había nuevamente una sospechosa tranquilidad en el frente chino, a las 01.18 horas del 15 de agosto, se observaron unas oscuras formas que se acercaban a la Colina Búnquer y, una vez más el capitán Demas pidió fuego envolvente en torno a su precaria posición. El ataque chino intermitente (asaltos alternados con bombardeos) continuó hasta las 04.00 horas y después todo quedó tranquilo.

Entonces llegó Scranton con una compañía algo descansada para relevar a Demas. Perdió seis infantes de marina heridos mientras volvía a la colina. En la marcha de vuelta a la MLR, la compañía de Demas sufrió otras dos muertes y dos heridos a causa del fuego de mortero chino. Durante todo el día, Scranton estuvo bajo fuego enemigo y a las 16.40 horas, una compañía china intentó atacar su posición sin fuego preparatorio. Después de una hora, los atacantes se retiraron dejando atrás 38 muertos.

El siguiente ataque chino, con una fuerza tamaño batallón, llegó durante las primeras horas del 16 de agosto desde el oeste y el norte de la Colina 122. Algunos atravesaron y fueron eliminados con fusiles, armas automáticas y granadas. Se enviaron refuerzos de la Compañía I del 7.º de Infantería de Marina y la Compañía I del 1.º de Infantería de Marina.

Scranton sufriría otras pérdidas durante el día y otras cinco a la mañana siguiente, el 17 de agosto, mientras salía de la colina relevado por la Compañía C del 1.º de Infantería de Marina. Ahí es donde se puede decir que terminó la batalla por la Colina Búnquer en Corea, aunque hubo siete ataques chinos más contra la colina antes de finalizar el mes. Las pérdidas totales chinas se estimaron en unos 3 200 hombres. Los infantes de marina habían perdido a 48 muertos en la batalla de ocho días y 313 heridos graves. Hubo varios cientos de heridos leves y devueltos a sus puestos.

En el cuartel General del Octavo Ejército, en la retaguardia, el cambió en la primera línea conseguido en la batalla apenas tenía la anchura del trazo de rotulador que señalaba en el mapa de situación el frente de la 1.ª División de Infantería de Marina. Afortunadamente, la 1.ª División de Infantería de Marina nunca tendría que enfrentarse a una ofensiva general enemiga contra la línea Jamestown pero las intensas pequeñas batallas en los puestos avanzados y el intercambio de tierra carbonizada duraría hasta el último disparo de la guerra en julio de 1953.



Abajo: El F-80 Shooting Star fue el primer caza a reacción operacional de la Fuerza Aérea del Ejército norteamericano. Cuando empezó la guerra de Corea en 1950, los Shooting Star de la Fuerza Aérea del Extremo Oriente norteamericana se trasladaron inmediatamente a la península. Estaban armados con ametralladoras de 12,7 mm y podía lanzar dos bombas de 450 kg y ocho cohetes situados bajo las alas.

CARROS DE FUEGO



En junio de 1982, durante la operación "Paz para Galilea", los carros de combate israelíes Merkava se estrenaron en el campo de batalla de Líbano

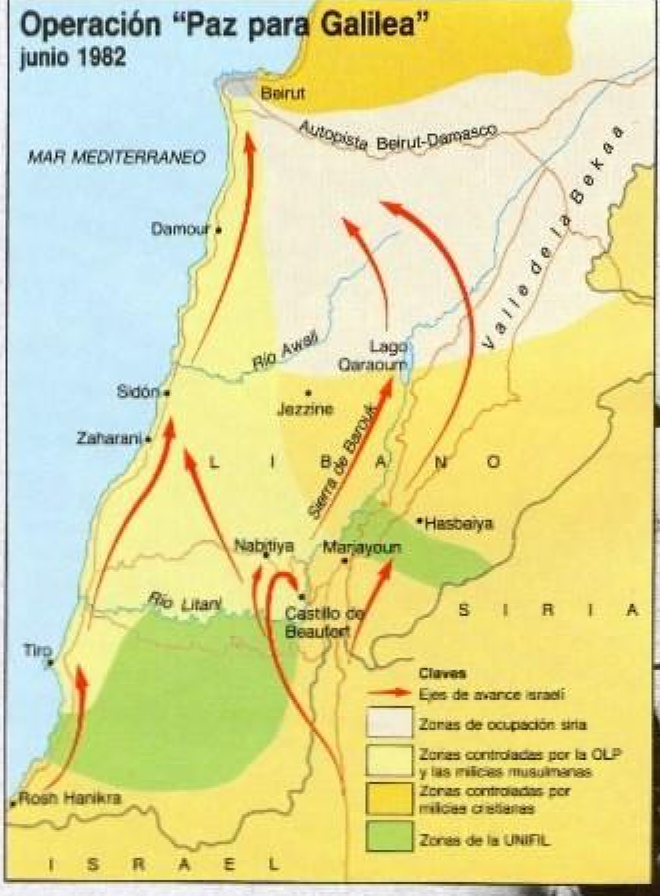
Los Merkava arremetieron a través de la frontera israelí a las 11,30 horas del 6 de junio de 1982. Levantando una densa nube de polvo, los carros de combate atravesaron la ciudad de Rosh Hanikra, que se alzaba sobre un promontorio junto a las aguas del Mediterráneo. Habían pasado casi 15 años desde el día en que los israelíes lanzaron su Fuerza Aérea y sus columnas acorazadas en un ataque que culminó con la victoria en la guerra de los Seis Días de 1967, casi antes de que empezara. Para los 80 000 israelíes que avanzaban hacia el norte, en dirección a Líbano con un frente de 63 km, aquello era un buen agüero.

El sargento Boaz, un kibbutznik de 21 años que entraba en combate por primera vez, era el tirador de uno de los primeros carros Merkava. Mientras se dirigía estruendosamente hacia el norte por la carretera costera en dirección al primer objetivo táctico de su unidad, Boaz permanecía inmóvil. Como parte de la 211.ª Brigada Acorazada del coronel Eli Geva, Boaz se dirigía al antiguo puerto fenicio de Tiro, entonces un punto fuerte de la ... Liberación de Palestina (OLP). "Yo ... la excitación", recordaría posteriormente. "Sabía q... había llegado la hora de ponerme a prueba. Y no sólo yo, sino también el Merkava. Era la primera vez que ambos entrábamos en acción."

Detrás de la punta de lanza, formada por tres brigadas bajo el mando del general Yitzhak Mordechai, había más de 400 Merkava, Centurion y carros norteamericanos M-60. Estacionados al sur de Rosh y esperando para avanzar, constituían un impresionante despliegue de poder militar israelí. Junto a cientos de vehículos acorazados portapersonal M-113 y cañones autopropulsados M-109A, estos medios pesados formaban la 91.ª División. Ésta tenía la misión de atravesar los puntos fuertes de la OLP a lo largo de la autopista costera de Líbano a Damour, al sur de Beirut, y destruir la fuerza guerrillera de 1 500 hombres que había dominado por las armas los poblados del norte de Galilea durante la década anterior.

Al este, una fuerza operacional central de 18 000 hombres y 220 carros lanzó un asalto de tenaza con la intención de rodear el castillo de Beaufort, un bastión estratégico de la OLP. Desde allí, su misión consistiría en avanzar hacia el norte, a través de las montañas cubiertas de maleza, en dirección al "Triángulo de Hierro" de la OLP en torno a la ciudad mercantil de Nabatyeh. Tras asegurar la zona, la fuerza intentaría después ocupar Jezzine, situada al noroeste. En este punto, la fuerza operacional central se dividiría en dos grupos. El primero, mandado por el general de brigada Avigdor Kabalani, contactaría con la fuerza de Mordechai en la autopista costera, y avanzaría hasta Damour. El segundo grupo, mandado por

Página anterior: Mientras la tripulación de un Merkava permanece atenta a las posiciones de la OLP, se preparan cintas de munición de 7,62 mm para una de las ametralladoras del carro. Abajo, extremo derecho: Mediante el micrófono de casco, el jefe de un carro israelí dirige las operaciones durante el avance costero hacia Beirut. Tras barrer a las guerrillas de la OLP mientras atravesaba el Tiro y Sidón, una columna de Merkava (derecha) se detiene brevemente al sur de Damour.





Popperfoto

general de brigada Danni Vardi, tenía la misión de avanzar al norte, a través de la peligrosa sierra de Barouk, hasta el lago Qaraoun. Trasladándose al oeste de la 1.ª División Acorazada siria en el valle de Bekaa, esta fuerza podría cortar la autopista Beirut-Damasco, cortando así el cordón umbilical de los sirios que los unía a Damasco.

Finalmente, una fuerza operacional oriental compuesta de 38 000 hombres y 800 carros de combate, incluidas unidades de Merkava, tenía que avanzar por la vertiente oriental del valle de la Bekaa, flanqueando a los sirios con dos grupos de batalla israelíes. La fuerza operacional oriental estaba dirigida por el general de división Avigdor Ben-Gal, uno de los comandantes más capacitados de la Fuerza Defensiva israelí (IDF). Conocido como operación "Paz para Galilea", el objetivo original israelí era destruir a la OLP en el sur de Líbano.

En la costa, la 211.ª Brigada Acorazada, con Boaz montado en su Merkava, pasó junto a las espectadas tropas neerlandesas y fijianas de la fuerza pacificadora de la ONU. La velocidad resultó vital mientras la brigada atravesaba las arboledas situadas al sur de Tiro, pero la columna quedó confinada a una estrecha carretera que rápidamente quedó atascada. Los carros de combate y los vehículos acorazados portapersonal M-113 Zelda empezaron a recibir un intenso fuego de grupos emboscados de la OLP, atrincherados en posiciones a lo largo de la carretera. Como réplica, los cazabombarderos y la artillería israelí lanzaron una cortina de fuego sobre los puntos fuertes de la OLP. Cazabombarderos A-4 Skyhawk y Kfir atacaron a través de una cortina de fuego de misiles portátiles SAM-7, lanzando señuelos térmicos para desviar los misiles de guía infrarroja.

La acción envolvió gradualmente a Boaz y sus camaradas en los Merkava de fabricación israelí, el orgullo del arma acorazada. Boaz disparaba un proyectil tras otro con el cañón M64-L7 de 105 mm, mientras los combatientes de la OLP, vestidos con ropas de camuflaje, corrían de un lado a otro entre los árboles. Las granadas-cohete y misiles contracarro "Sagger" se disparaban casi a bocajarro mientras la columna israelí aflojaba el paso hasta detenerse. Boaz narraría después:

> "En ocasiones combatíamos a distancias de pocos metros, saltando de un blanco a otro. Recibimos algunos impactos y varios perforaron parcialmente nuestro blindaje. Pero ninguno causó un daño real. Parecíamos ir de una emboscada en otra. Los M-113 eran particularmente vulnerables y algunos fueron inutilizados."

Los misiles de la OLP convertían los Zelda en trampas mortales, pues perforaban con facilidad sus planchas

Frank Spooner



Camera Press

FABRICADO EN ISRAEL

En los años cincuenta, Israel compró la mayoría de sus vehículos acorazados a Francia o Gran Bretaña. Los Centurion británicos, modificados para emplear un cañón principal de 105 mm y un motor V-12, constituían la espina dorsal del Cuerpo Acorazado israelí. También se compraron Sherman, M48 y M60 a Estados Unidos. En 1966, dos carros de combate británicos Chieftain llegaron a Israel para realizar una serie de pruebas secretas. Sin embargo, al estallar la guerra de los Seis Días en junio de 1967, Gran Bretaña canceló las exportaciones. Israel se vio entonces obligada a apoyarse en las exportaciones norteamericanas de la serie M48/60. Preocupados de que la presión árabe pudiese cortar su única fuente de suministro de carros de combate, los planificadores de defensa israelíes se dieron cuenta de la necesidad de desarrollar una industria de carros propia. El proyecto Merkava (que significa "carro" en hebreo) surgió en 1970. Se formaron dos equipos bajo la estrecha supervisión del general Israel Tal (arriba). Mientras el primero empezaba a desarrollar el carro en sí, el segundo empezó a movilizar la infraestructura industrial militar necesaria para que el proyecto fuese autosuficiente. El general Tal trabajó estrechamente con el equipo de diseño y, como líder del proyecto, sus credenciales eran impresionantes. Veterano de la guerra de 1948, la campaña del Sinaí en 1956 y la guerra de los Seis Días, Tal fue reconocido como uno de los principales exponentes del mundo en la guerra acorazada. Los primeros modelos de producción del carro de combate Merkava entraron en servicio en 1979.



CARRO DE COMBATE MERKAVA

Tripulación: 4 hombres
Dimensiones: Longitud (cañón incluido) 8,63 m; anchura 3,7 m; altura 2,64 m
Peso: Cargado en combate 56 000 kg
Motor: Un diesel Teledyne Continental AVDS-1790-5A V-12 que desarrolla 900 hp a 2 400 rpm
Prestaciones: Velocidad máxima en carretera 46 km/h; autonomía (en carretera) 500 km; obstáculo vertical 1 m; zanja 3 m; gradiente 60%; vadeo 1 m
Blindaje: Convencional de fundición y espaciado
Armamento: Un cañón M64-LZ de 105 mm; una ametralladora coaxial de 7,62 mm; una o dos ametralladoras de 7,62 mm montadas en las escotillas del jefe y el cargador; un mortero de 60 mm en el techo; lanzagranadas fumígenas

Arriba: El Merkava está equipado con una portezuela posterior fuertemente blindada que permite la entrada y la salida por un lugar distinto a la expuesta torre. Esto asegura aún más la supervivencia de la tripulación durante la batalla y le permite rearmar su vehículo mientras está sometida al fuego enemigo. Arriba, derecha: Infantes israelíes se abastecen delante de una columna de Merkava. Extremo derecho: El orgullo del arma acorazada israelí.

de aleación de acero y aluminio. Como resultado, muchos de los infantes se negaron a montar en ellos, prefiriendo el antiguo medio de desplazamiento: a pie. Los israelíes avanzaron hacia el campamento de refugiados de Rashadiyeh, al sur de Tiro, un bastión de la OLP con casamatas y puntos fuertes desperdigados. La guarnición de los guerrilleros tenía 1 500 hombres y varios carros de combate de fabricación soviética T-34. Los israelíes esperaban también encontrar artillería fija en forma de T-54 y T-55.

Al anochecer, la columna costera había rodeado Tiro y aislado las chabolas de Rashadiyeh. Uno de los primeros batallones de Mordechai fue destinado a pasar junto a Tiro e instalar un bloqueo de carretera al norte. Sin embargo, cayó directamente en una emboscada de la OLP y fue atacado por la retaguardia mientras intentaba retirarse. Mientras este batallón luchaba por su salvación, la brigada, que incluía el batallón de Merkava de Boaz, se trasladó al norte, dejando que el segundo escalón peinara Tiro. Esta misión costó cinco días de salvajes luchas casa en casa, pues los palestinos montaron una firme y sangrienta resistencia antes de que la potencia de fuego de los israelíes la eliminasen. Un joven guerrillero de la OLP expresó el pensamiento común de sus camaradas al ver los carros de combate israelíes avanzando a través de una nube de polvo gris: "Nunca imaginé que hubiese tantos carros. ¿Cómo podemos combatirlos?". Aquel era su bautismo de fuego, como también lo era el de Boaz. Este último contó después:

"Al anochecer, llegamos al río Litani, al norte de Tiro. El combate terminó pero sabíamos que tendríamos que repetirlo todo de nuevo cuando llegásemos a Sidón. Me sentía como si tuviera el cuerpo molido. Pero había sobrevivido. Ni siquiera supe a cuántos habíamos matado. Pero ellos seguían surgiendo de todos los lugares, entre los árboles, detrás de las tapias, por los tejados... Eran chiquillos de 15 ó 16 años, pero todos parecían tener RPG. Yo no podía creerlo. Los íbamos eliminando. Utilizábamos incluso la ametralladora de 7,62 mm. Donde quiera que mirabas, allí estaban."

Al amanecer del 7 de junio, Boaz y sus compañeros levantaron el campamento nocturno. Acompañados por una interminable cadena de ataques aéreos y un desembarco en el río Awali, al norte de Sidón, se trasladaron hacia la capital provincial de Líbano.

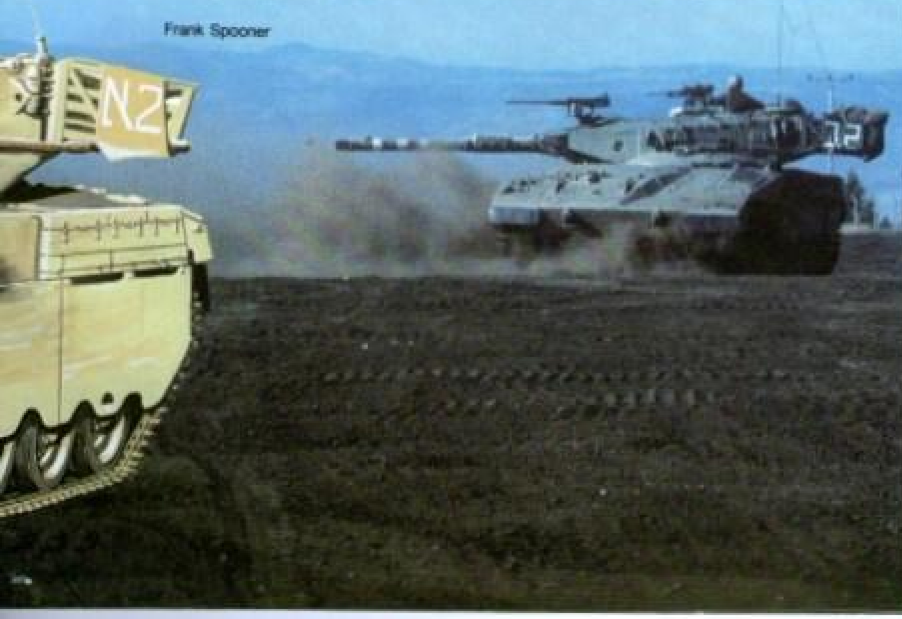
Los Merkava, de 56 toneladas, los cañones autopropulsados y la artillería móvil martillearon los puntos fuertes de la OLP en Sidón. Los edificios quedaron literalmente triturados y los cañones Vulcan dispararon miles de proyectiles por minuto, abriendo por la mitad los bloques de apartamentos donde les esperaban los grupos de emboscada de la OLP. Inmensas nubes de humo flotaban sobre la ciudad costera igual que un velo. Los helicópteros volaban bajo a través del humo llevando a las unidades de asalto para tomar los puntos fuertes de la OLP.

Elementos de la fuerza de Kahalani rodearon el campo de refugiados de Ein el-Hilweh en las colinas situadas al este de Sidón. Los israelíes, con órdenes de evitar víctimas civiles todo lo posible, empezaron a entrar en aquel grupo de chabolas. Les llevaría seis días el eliminar a los 300 guerrilleros de aquella zona, que estaban atrincherados alrededor de las callejuelas y las casas de cemento.

Einan repostó sus carros en una gasolinera y ordenó al propietario que enviase la factura a Tel Aviv

Una vez interrumpido el avance de Kahalani, incapaz de abrir una ruta a través de Sidón para avanzar hacia Damour, los cazabombarderos surgieron de entre las nubes y atacaron los puntos fuertes de la OLP. Finalmente, la brigada punta de lanza de Geva, reforzada con otra brigada, se abrió paso a través de las calles de la ciudad, pasando junto a vehículos carbonizados y cuerpos de guerrilleros mutilados.

Mientras tanto, al este, la fuerza del general de brigada Vardi avanzó hacia Jezzine y la columna del general de división Ben-Gal entró en el alcance de las unidades sirias. Vardi atacó al tercer día, el 8 de junio, y entabló combate con una fuerza siria y de la OLP acompañada por comandos y batallones con carros T-62. Se perdieron ocho M-60 israelíes en la batalla, pero se destruyeron numerosos carros sirios. Más al este, la 162.ª División del general de brigada Menachem Einan avanzó por las montañas del Chouf. Cuando empezó a faltar la gasolina, Einan repostó sus carros en una gasolinera y ordenó al propietario que enviase la factura a Tel Aviv. Poco después, los sirios enviaron helicópteros de ataque Mi-24 "Hind" y Gaze-



Frank Spooner

EL CARRO DE COMBATE MERKAVA

Los trabajos del Merkava empezaron formalmente en 1970. La experiencia adquirida por los israelíes en la guerra de los Seis Días había demostrado que la movilidad en el campo de batalla no constituía un sustituto para la protección blindada, y la guerra del Yom Kippur corroboró este hecho. Con recursos muy limitados a su disposición, los israelíes necesitaban un diseño de carro de combate que subrayase la capacidad de supervivencia de la tripulación y del propio vehículo. El orden de prioridades para el nuevo carro era, por ello, protección, potencia de fuego y movilidad. El casco del Merkava era de acero soldado, con un ancho glacis muy inclinado. El blindaje comprende dos capas de acero separadas por gasóleo, lo que proporciona gran protección frente a las cabezas de combate de carga hueca utilizadas para los misiles contracarro. El aire acondicionado constituye un factor importante durante los encuentros prolongados y la puerta posterior de escape elimina el peligro que supone una torre incendiada. La experiencia del combate en el desierto había enfatizado la necesidad de un diseño de carro de combate que ofreciese un bajo perfil. Así, el Merkava es capaz de permanecer prácticamente oculto mientras utiliza su cañón en desenfilada. El armamento principal del Merkava es un cañón rayado M64-L7 de 105 mm que dispara proyectiles HEAT, APDS, APFSDS y de fósforo. El Merkava puede llevar más munición que la mayoría de los demás carros de combate y los proyectiles del cañón principal se almacenan en contenedores resistentes al calor en la zona posterior del casco. El sistema de control de tiro se caracteriza por un mecanismo estabilizador norteamericano Cadillac Gage, un computador balístico M13 modificado y un telémetro láser. Actualmente se encuentra en desarrollo un Merkava Mk II.

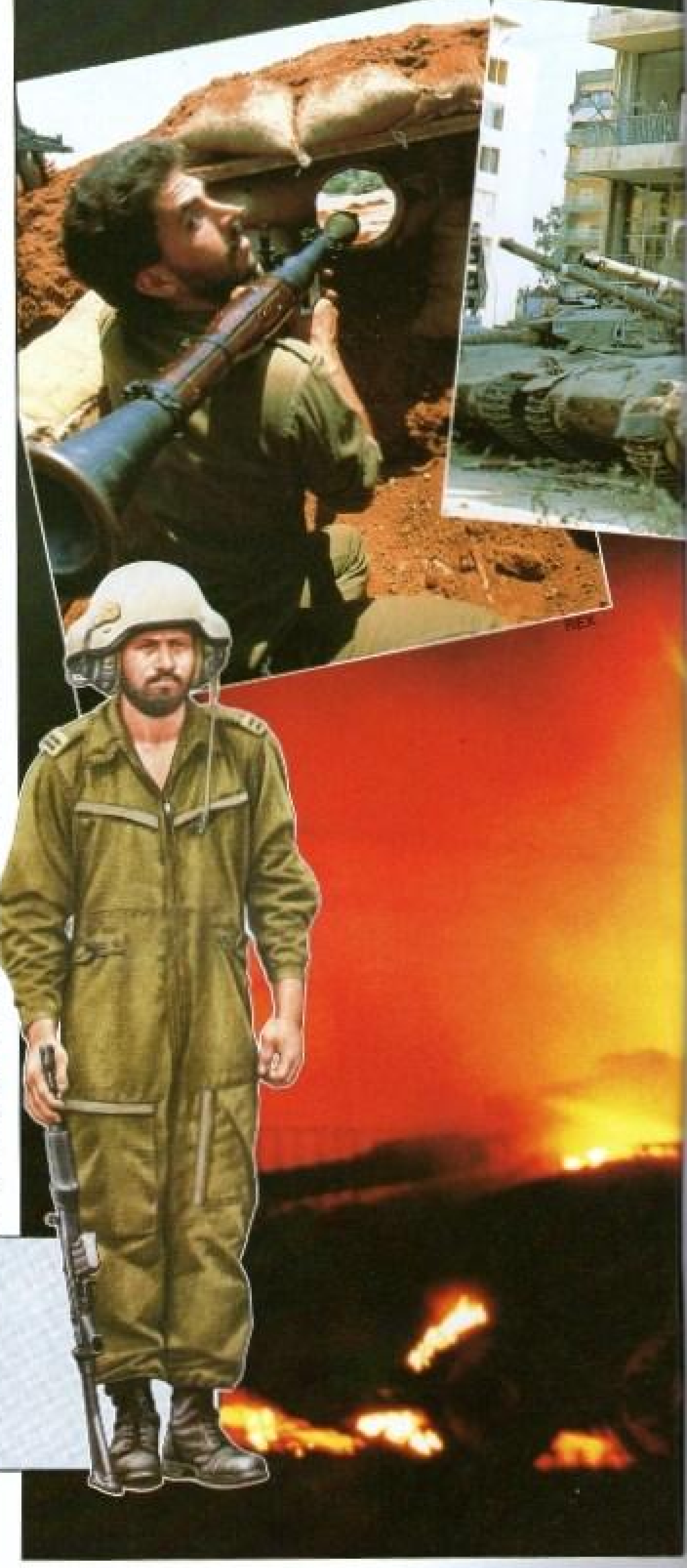
lle armados con misiles contracarro. Varios carros israelíes fueron alcanzados y, justo antes del amanecer del día siguiente, una brigada siria emboscó a la vanguardia de Einan, destruyendo varios carros más. Ante la orden del Ministro de Defensa, Ariel Sharon, los israelíes decidieron enfrentarse a los sirios. No había otra alternativa, excepto dejar su flanco oriental expuesto a la potencia de fuego sirio. La operación "Paz para Galilea" se había convertido en una marcha hacia Beirut con el objetivo de aplastar por completo a la OLP en Líbano.

Las fuerzas israelíes en la autopista costera avanzaron hacia Damour, donde guerrilleros del Frente Popular para la Liberación de Palestina y el Frente Democrático para la Liberación de Palestina estaban firmemente atrincherados. Desde cuevas y edificios abandonados utilizados como refugio, los guerrilleros entablaron una feroz batalla por su supervivencia. Los israelíes se vieron obligados a combatir cuerpo a cuerpo para eliminarlos uno a uno.

Las batallas en el sector oriental se convirtieron pronto en el centro de atención. Einan pasó grandes dificultades para librar a sus unidades del asalto sirio y pidió ayuda a la Fuerza Aérea israelí. Pero antes había que inutilizar las baterías sirias de SAM desplegadas alrededor del valle de la Bekaa. El asalto se llevó a cabo con devastadores resultados. Los israelíes empezaron a interferir en los sistemas SAM con contramedidas electrónicas, y los burlaron utilizando zánganos (aviones de control remoto) destinados a imitar las firmas radar de los aviones de ataque. Cuando los sirios concentraron su atención en los zánganos, ya habían perdido la contienda.

Armados con bombas guiadas por láser, los F-15 Eagle y F-16 Fighting Falcon volaron sobre sus blancos igual que buitres hambrientos. Guiados por aviones E2C Hawkeye, los cazabombarderos se abalanzaron sobre las baterías SAM. Los sirios llamaron a sus MiG, pero era demasiado tarde. Diecisiete de las 19 baterías del valle de la Bekaa fueron eliminadas y las dos restantes dañadas. Además, se reclamó el derribo de 41 MiG-21 y MiG-23 contra ninguna pérdida propia. El 12 de junio la cifra de victorias había aumentado a 91 cazas enemigos: la cuarta parte de la Fuerza Aérea siria. Fue una de las batallas aéreas más desiguales de la historia.

Mientras tanto, el 9 de junio la punta de la lanza acorazada israelí capturó posiciones de ventaja en el valle de la Bekaa y la carretera Beirut-Damasco. Su objetivo era lanzar un ataque de tenaza para asegurar la carretera, pero dieron con una intensa resistencia siria apoyada por armas contracarro guiadas y artillería. Mientras las unidades de Merkava combatían en vanguardia, los helicópteros Chinook transportaron a las montañas unidades paracaidistas cazacarros. Los sirios retrocedieron lentamente, replicando ferozmente a cada centímetro de terreno perdido. Los helicópteros cañoneros israelíes atacaron y eliminaron gran cantidad de T-62 mientras volvían a lo largo de profundos valles y cañadas en un intento de rebasar por la retaguardia las posiciones sirias. El 11



Oficial carrista israelí, Líbano 1982

La Fuerza de Defensa israelí pone gran prioridad en la supervivencia y este teniente lleva el nuevo casco de Kevlar de fabricación israelí Tipo 602, diseñado para proteger la cabeza de la metralla. El mono verde ignífugo Nomex se complementaría en combate con un chaleco antibalas y unos guantes también ignífugos. Está armado con un fusil de asalto Galil de 5,56 mm de culatín plegable.



Arriba, extremo izquierda: Armado con un lanzagranadas RPG-7, un guerrillero de la OLP prepara una emboscada a unos carros israelíes. Aunque varios Merkava cayeron presa de estas armas (abajo, izquierda), la OLP resultó ser incapaz de detener el avance israelí hacia Beirut (arriba, izquierda). Arriba: El coronel Eli Geva, comandante de la 211.ª Brigada Acorazada. Abajo: El general de división Avigdor Ben-Gal.

REX

de junio, los israelíes avanzaron por fin sobre las colinas dominantes, pero dieron con refuerzos acorazados sirios y enjambres de comandos de 10 batallones de fuerzas especiales. De nuevo llegó la Fuerza Aérea israelí en su rescate.

Los Merkava de la fuerza de la autopista costera se desplazaron al noreste a través de las colinas que dominaban Beirut y se dirigieron a la autopista. Allí, poco después del mediodía del 11, las fuerzas combinadas israelíes se enfrentaron con los carros T-72 de la 82.ª Brigada Acorazada siria. Los dos carros más potentes de ambos bandos -el Merkava y el T-72- se iban a enfrentar en el campo de batalla. Era el último esfuerzo sirio y se apoyaban en el armamento principal de los T-72 para ganar la contienda. El combate se intensificó cuando aparecieron los cazabombarderos israelíes para destruir la columna de la 82.ª siria de en la carretera Beirut-Damasco. Se destruyeron grandes cantidades de T-72, aún sobre sus transportes.

En la batalla de carros que siguió, los Merkava arremetieron a través de las formaciones de T-72, inutilizando una docena de vehículos enemigos en rápida sucesión. Fueron los primeros T-72 destruidos en combate y, aunque varios Merkava fueron dañados, ninguno quedó inutilizado.

El sargento Eli, jefe de uno de los Merkava, describió posteriormente la batalla de Ein Zahlata, junto al sur de la autopista:

"Fuimos alcanzados cuando entramos en la aldea y el primer carro recibió varios impactos en una emboscada tendida por carros sirios. Dos de nuestra tripulación murieron y otros dos quedaron heridos. Otros tres infantes murieron cuando intentaron una evacuación.

"Los T-72 estallaban delante nuestro, uno tras otro. Después, de golpe, todo hubo terminado"

"Decimos obtener el control de la aldea trasladando nuestros carros a mejores posiciones en la ladera. Desde allí teníamos mejor vista y nuestro jefe localizó carros escondidos en matorrales a unos 30 m de distancia. Yo localicé otro a sólo 10 m de nosotros y disparé casi automáticamente. Fue un acto reflejo. Ambos dimos en el blanco. Localicé cinco T-72 en la aldea y de nuevo abrí fuego. Alcanzamos a los cinco."

Para entonces, Boaz ya era un veterano de guerra. Había visto a su comandante partido en dos por un RPG mientras estaba en la torre de su Merkava. Después describió el clímax de la batalla: "No había tiempo para pensar, sólo para cargar y disparar. Los T-72 estallaban delante nuestro, uno tras otro. Después, de golpe, todo hubo terminado."

El teniente general Rafael Eitan, el jefe de estado mayor israelí y cerebro de la operación "Paz para Galilea", rindió el siguiente tributo a las unidades de Merkava:

"Ésta fue la primera experiencia en combate para el Merkava y salió bien parado. Luchó contra T-55, T-62 y T-72 y demostró ser más que un adversario para ellos. No perdimos ningún tripulante de Merkava en acciones contra carros gracias a las medidas de seguridad del vehículo, aun a pesar de que varios fueron alcanzados."

Un cese el fuego negociado entre Israel y Siria fue roto la tarde del 12 de junio. El combate continuó hasta el 25 de junio, cuando se acordó un nuevo alto el fuego y los sirios empezaron a retirarse hacia el este en dirección al valle de la Bekaa. Las principales operaciones del conflicto sirio-israelí ya habían quedado atrás y la IDF pudo por fin centrar su atención en los palestinos del Beirut Occidental.



ERPROBUNGS-GRUPPE 210

El *Erprobungsgruppe* (grupo experimental) 210 de la *Luftwaffe*, cuya insignia representa a Inglaterra centrada en un visor (arriba), se formó en junio de 1940 durante las últimas fases de la batalla de Francia. Los aviones del *gruppe* consistían en 24 Messerschmitt Bf 109E y 110, todos ellos modificados para llevar bombas de 250 y 500 kg. Sin embargo, los Messerschmitt conservaban su armamento de cañones y ametralladoras, lo que hacía que, una vez soltadas las bombas, podían volver a su función de caza y defenderse. Entre junio de 1940 y el otoño de 1942, el *gruppe* perfeccionó la táctica de cazabombardeo. En los primeros días de la batalla de Inglaterra, el *gruppe* realizó incursiones diurnas contra objetivos británicos, pero cuando la RAF comenzó a enfrentarse a su reto, el *gruppe* pasó a incursiones relámpago efectuadas por Messerschmitt volando en parejas.

En junio de 1941, el *gruppe* fue destinado al Frente del Este, donde voló como parte del *Fliegerkorps* II en apoyo del Grupo de Ejércitos Central durante la operación "Barbarroja". El *gruppe* voló casi sin descanso, atacando aeródromos soviéticos en el sector de Minsk, y después apoyo a las divisiones acorazadas a través de los pantanos de Pripet en dirección a Smolensko. El carácter experimental del *gruppe* era ya cosa del pasado y se le rebautizó *Schlachtkampfgruppe* (grupo de ataque) 210. Durante toda la primavera y el verano de 1942, sus cazabombarderos apoyaron las ofensivas de la *Wehrmacht*. En el otoño de aquel año, el grupo fue finalmente disuelto.

En el periodo inmediato a la batalla de Inglaterra, los cazas Messerschmitt especialmente modificados del *Erprobungsgruppe* 210 partieron para bombardear los radares defensivos de Gran Bretaña. Fueron unas misiones de cazabombardeo que conseguirían para el *gruppe* un lugar en la historia de la aviación.



OBJETIVO INGLATERRA

Abajo: El personal de tierra espera las órdenes para cargar de bombas los aviones del *gruppe* mientras sus colegas (arriba) atienden un Bf 110 en Calais-Marck. Arriba, derecha: Los pilotos reciben instrucciones antes de una incursión. Derecha: Una fotografía de reconocimiento aéreo de Dover.



La mañana del lunes 12 de agosto de 1940 era brillante y clara. El cielo era de un pálido azul transparente, moteado aquí y allí por pequeños cerros. Por encima del aeródromo de Calais-Marck, en el norte de Francia, la neblina había desaparecido y el sol se reflejaba con mayor intensidad en las filas de Messerschmitt estacionados. En la sala de instrucciones, el sol matinal entraba por las ventanas y ponía de relieve las hebras azuladas del humo de los cigarrillos.

Los pilotos del *Erprobungsgruppe* (Grupo Experimental) 210 de la *Luftwaffe* allí reunidos sentían que se cernía algo grande. Habían pasado casi seis semanas desde que Hermann Göering había emitido una directiva general ordenando a la *Luftwaffe* una ofensiva aérea total contra Gran Bretaña: el 30 de junio, para ser exactos, sólo una semana después del término de la batalla de Francia. Según la directiva, el principal objetivo de los bombarderos de la *Luftwaffe* sería la RAF, especialmente los aeródromos de caza y las fábricas de aviones.

El 21 de julio, Göering reunió a sus jefes y les ordenó trabajar sobre un plan operacional. Hubo acaloradas discusiones entre los miembros del estado mayor general: no cabía duda de que la destrucción de la RAF era con mucho el trabajo más urgente, pero decidir la forma mejor ya era otro asunto.

Aún así, el 2 de agosto se terminaron los planes para el movimiento inicial de la ofensiva aérea contra Inglaterra. Las *Luftflotten* (flotas aéreas) 2 y 3 atacarían simultáneamente con el fin de combatir con los cazas de la RAF, destruir sus aeródromos y los radares costeros y dislocar la organización terrestre de la RAF en el sur de Inglaterra. El segundo día, se extenderían los ataques a los aeródromos alrededor de Londres y continuarían al máximo esfuerzo durante todo el tercer día. El Alto Mando esperaba de este modo debilitar a la Real Fuerza Aérea mediante unos pocos golpes decisivos, imponiendo así la superioridad aérea necesaria para cualquier otra operación contra Gran Bretaña.

Todo estaba fijado excepto la fecha. Para llevar a cabo todas las misiones planificadas, la *Luftwaffe* necesitaba al menos tres días seguidos de buen tiempo. Los meteorólogos esperaban una buena temporada para la primera semana de agosto, pero las *Luftflotten* no podían sacar ventaja de ella ya que necesitaban otra semana para completar sus preparativos para el gran asalto. Entonces, cuando ya estuvieron listas las *Geschwader* (alas), el tiempo empeoró repentinamente y el *Adlertag* (Día del Aguila), que había sido fijado para el 10 de agosto, tuvo que ser aplazado. El 11 de agosto, las previsiones meteorológicas para los siguientes días parecían prometedoras; se tomó la

decisión final y el *Adlertag* se programó para el 13 de agosto. La Hora H sería a las 07,30 horas.

Sin embargo, el bautismo de fuego del *Gruppe* 210 frente a los británicos llegó el 11 de agosto. Tras un intenso período de entrenamiento en técnicas de bombardeo en picado, los pilotos recibieron órdenes de atacar a convoy en el canal, al sudeste de Harwich. La misión fue un éxito completo. Dos transportes quedaron en llamas y los Messerschmitt no sufrieron ningún daño en la escaramuza que siguió contra el 74.º Escuadrón de la RAF.

A la mañana siguiente, los pilotos del *Gruppe* 210 recibieron la orden de realizar una misión vital como preludio del ataque principal. Sería la culminación de sus semanas de entrenamientos; una misión que exigía un alto grado de precisión. En la sala de instrucciones de Calais-Marck, los pilotos escucharon atentamente mientras su oficial en jefe, el *hauptmann* Walter Rubensdorffer, y un oficial de inteligencia explicaban el plan. En la pared, tres círculos rojos trazados en el mapa del sur de Inglaterra, cerca de Dover, Pevensey y Rye, indicaban cada uno un transmisor clave de la red de radar británico a lo largo de la costa meridional.

En los segundos que siguieron al ataque, Lutz vio una nube de humo y polvo que se elevaba hacia el cielo

La existencia de un sistema de alerta por radar en Gran Bretaña ya no era un secreto; en los meses anteriores al comienzo de la guerra, los grandes transmisores de la costa habían sido fotografiados en muchas ocasiones por aviones comerciales alemanes y éstos no tuvieron que pensar mucho para adivinar su finalidad. En el verano de 1940, el general Wolfgang Martini, jefe de información de la *Luftwaffe*, había reunido una cantidad considerable de información sobre el sistema de alerta británico y también era conocedor de sus debilidades. Por ejemplo, funcionaba con una longitud de onda de 1 200 cm, lo que hacía prácticamente imposible para los británicos calcular con cierto grado de precisión el tamaño de una formación enemiga acercándose.

Era la organización que yacía tras la red de radar lo que preocupaba a Martini. Aunque eran imprecisos, los radares británicos podían detectar las formaciones de bombarderos de la *Luftwaffe* mientras se reunían sobre Francia y los Países Bajos, con lo que el Mando de Caza de la RAF podía calcular su rumbo mientras volaban sobre el canal y dar tiempo suficiente a los escuadrones de Spitfire y Hurricane para despegar e interceptarlos en ruta hacia sus objetivos.

La destrucción de los transmisores de radar en la costa meridional era por ello de gran importancia y ésta fue la misión encargada al *Gruppe* 210 antes de la batalla en sí. El plan exigía un ataque sobre la estación de Pevensey a manos del 1.er *Staffel*, bajo el mando del *oberleutnant* Martin Lutz, el 2.º *Staffel*, al mando del *oberleutnant* Wilhelm Rössiger destruiría las antenas de Rye, dejando al 3.er *Staffel* del *oberleutnant* Otto Hintze la estación de Dover. Como diversión, los Dornier 17 de la *Kampfgeschwader* 2 efectuarían un intenso ataque sobre el aeródromo de la RAF en Lympne.

Veinte aviones –ocho Bf 109 y 12 Bf 110– recibieron el encargo de la misión. El propio Rubensdorffer, que pilotaba otro 110, volaría sobre la costa inglesa por detrás del ataque y observaría el resultado.

El despegue fue a las 09.30 horas. Tras formar sobre Calais-Marck, los Messerschmitt se dirigieron al canal a menos de 30 m, volando bajo para evitar la detección por radar. A mitad de camino, cuando surgieron de la neblina matinal los blancos de la costa inglesa, los ocho Bf 109 del 3.er *Staffel* del *oberleutnant* Hintze se separaron y ascendieron, dirigiéndose a Dover. Los restantes aviones realizaron un viraje de 50 grados y se dirigieron hacia el sudoeste; tres minutos después, la formación se dividió, con el 1.er *Staffel* rumbo a Pevensey y el 2.º a Rye. Cada Bf 110 llevaba dos bombas de 500 kg, el doble de la carga que podían llevar los Junkers Ju 87 Stuka.

Ya solo, el 3.er *Staffel* ascendió a 3 000 m y empezó a sobrevolar la tierra cerca de Dover. El *oberleutnant* Hintze localizó las antenas de la estación tierra adentro y dio la orden de atacar. Con mayor peso debido a las bombas, la aceleración de los Messerschmitt en picado era alarmante. Soltaron sus bombas a 600 m y pasaron como un rayo sobre la estación a 640 km/h. Tres bombas explosionaron cerca de las antenas, pero cuando se aclaró el humo las estructuras parecían seguir intactas.



Arriba: Tres Messerschmitt Bf 110, con la insignia de "Inglaterra en el visor", vuelan hacia su objetivo. Extremo derecho: Aviones Bf 110 del 2.º *Staffel* (escuadrón) del *Gruppe* 210 se preparan para despegar de Calais-Marck durante la batalla de Inglaterra. Extremo derecho: La parte inferior de uno de los Bf 110 del *gruppe*, equipado de modo experimental con un cañón de 37 mm. Derecha: La tripulación de un Bf 110 se prepara para despegar. Abajo, derecha: El Messerschmitt Bf 110 modificado para la función de cazabombardeo. Una vez cargados con bombas, los Bf 109 y 110 perdían muchas de sus mejores características de vuelo. Su carrera de despegue aumentaba, su régimen ascensional disminuía y hasta que soltaban sus bombas su velocidad reducida los hacía muy vulnerables.



Más al oeste, el 1.er *Staffel* del *oberleutnant* Martin Lutz cruzó la costa cerca de Eastbourne y sus seis Bf 110 se lanzaron en picado sobre su objetivo desde 3 000 m. En los segundos que siguieron al ataque, Lutz vio una vasta nube de humo y polvo que se elevaba sobre la estación de radar. Una de las antenas del transmisor estaba oscilando en un ángulo muy pronunciado. A pocos minutos de vuelo por el este, el *oberleutnant* Roesiger y su 2.° *Staffel* se lanzaron sobre la estación de radar de Rye, cerca de Hastings. Diez bombas de 500 kg y de 250 kg explosionaron en la zona del objetivo, destruyendo numerosos edificios, pero tanto el transmisor como la sala de control quedaron intactos.

Bajo las directrices del *hauptmann* Rubensdörffer, que había estado volando en círculos sobre la costa, las tres patrullas se alejaron por el mar y pusieron rumbo a casa. Su misión había fracasado; las tres estaciones de radar quedaron nuevamente operacionales menos de tres horas después del ataque.

Tan pronto como los Messerschmitt llegaron de vuelta a Calais-Marck, repostaron y rearmaron, y sus pilotos recibieron instrucciones para otra misión. Esta vez, su objetivo sería Manston, una estación del sector clave dentro del 11.° Grupo del Mando de Caza de la



RHL

Alfred Price

Alfred Price

RAF. A las 13,00 horas, los aviones despegaron una vez más y se dirigieron a baja cota hacia la costa inglesa.

Las estaciones de radar británicas aún sufrían los efectos de los ataques matinales y la primera alerta de los controladores de Manston sobre la llegada de Messerschmitt consistió en una llamada telefónica de un puesto del Real Cuerpo de Observadores en North Foreland. Los pilotos del 65.º Escuadrón montaron rápidamente en sus aviones, se colocaron apresuradamente los atalajes y encendieron motores. La primera patrulla de Spitfire empezaba a carretear por la pista cuando los primeros Messerschmitt aparecieron sobre el aeródromo y descargaron sus bombas.

Manston era un matadero. Doce bombas rompedoras de 500 kg y cuatro bombas incendiarias de 250 kg habían caído directamente sobre los hangares y otras instalaciones, y cuatro de 250 kg habían explosionado entre los cazas estacionados, destruyendo nueve y dañados varios más.

Dos días después, el 14 de agosto, el *Gruppe* 210 atacó de nuevo Manston. En esta ocasión, 16 Messerschmitt se lanzaron en picado a través de las nubes hacia su objetivo, una vez más se consiguió una sorpresa total y se registraron cuatro nuevos impactos en las instalaciones del aeródromo. Todos los aviones alemanes volvieron intactos a la base.

Una larga ráfaga de las ametralladoras de Crossley y un Bf 110 estalló en llamas

Pero el *Gruppe* 210 había tenido demasiada suerte. Sus tácticas de sorpresa habían resultado en un mínimo de pérdidas. Sin embargo, la suerte no duraría mucho. A las 18,35 horas del día 15, quince Bf 110 y ocho Bf 109 despegaron de Calais-Marck se dirigieron al canal, escoltados por los Bf 109 de la JG 52. La formación cruzó la costa cerca de Dungeness: su objetivo era la estación del sector de Kenley, al sur de Londres.

Para confundir a las defensas, Rubensdorffer había decidido dirigir el *Gruppe* 210 en un amplio círculo y atacar Kenley desde el norte. Cambió de rumbo sobre los suburbios del sur de Londres y poco después apareció un aeródromo al que identificó como Kenley. Dio la orden de atacar. Pero Rubensdorffer se había equivocado seriamente. Su gruppe estaba sobre Croydon, no sobre Kenley.

Un escuadrón de Hurricane, el 32.º, dirigido por el jefe de escuadrón Mike Crossley, estaba patrullando Dover a 3.000 m cuando se les informó que una incursión enemiga se dirigía a Croydon. Llegaron al aeródromo justo cuando los Bf 110 de Rubensdorffer iniciaban su ataque y se lanzaron sobre ellos. Una larga ráfaga de las ametralladoras de Crossley y un Bf 110 estalló y cayó a tierra. Inmediatamente se lanzó sobre un segundo Bf 110 y ametralló su sección de babor, cuyo motor se detuvo. Mientras tanto, a los cazas de Crossley se había unido los Hurricane del 111.º Escuadrón, al mando del jefe de escuadrón J.M. Thompson. Thompson cogió al último Bf 110 cuando salía de su picado: disparó y vió surgir trozos de metal del ala y motor de estribor del alemán. El Bf 110 efectuó un aterrizaje de emergencia en un campo y el piloto y el observador fueron hechos prisioneros.

Mientras seguía el combate aéreo, los otros Bf 110 formaron en un círculo defensivo, esperando una oportunidad de escapar. De pronto, una patrulla de Bf 109 se lanzó en picado en medio de la contienda y confundió a los pilotos de los Hurricane, quienes creyeron que era la escolta de los Bf 110. En realidad era el 3.er *Staffel* del *Gruppe* 210, dirigido por el *oberleutnant* Hintze. Los Bf 109 soltaron sus bombas e inmediatamente formaron un círculo defensivo. Sobre ellos, Rubensdorffer vio por fin un claro y escapó con los cuatro aviones de la patrulla. Rápidamente se perdieron de vista en la niebla.

Sin embargo, su escapada sólo fue un descanso temporal. Cerca de la costa, los alemanes fueron avistados de nuevo y la RAF se preparó y reaccionó. Una lluvia de proyectiles trazadores, un penacho de fuego y el Bf 110 de Rubensdorffer viró lentamente hasta quedar invertido. Dejando un rastro de humo negro, dio contra el suelo y se desintegró en medio de una nube de trozos incandescentes. Ni el *hauptmann* piloto Walter Rubensdorffer ni su observador habían saltado.

De vuelta en la base, los supervivientes del *Gruppe* 210 hicieron recuento. Se habían perdido trece hombres, los tripulantes de seis Bf 110 y un 109. En total, la *Luftwaffe* perdió unos 90 aviones aquel día, que se llegó a conocer como "Jueves Negro".

El *Gruppe* 210 siguió operando en la función de cazabombardeo durante las restantes semanas de la batalla de Inglaterra. Hacia finales de septiembre, una espesa conglomeración de nubes se situó sobre las islas británicas y Europa y, con la ayuda del mal tiempo, llegó una completa revisión de las tácticas de



Arriba: Tras una fructífera misión de bombardeo, tres Bf 110 viran y ponen rumbo hacia su base. Tras soltar sus bombas, tanto el Bf 109 como Bf 110 pasaban a su papel de caza y podían defenderse de las atenciones de la RAF. Muchos de los aviones del gruppe, sin embargo, no salieron intactos, como los demuestran los daños por fuego antiaéreo sufridos por un Bf 110 en su viaje de vuelta a Calais-Marck (arriba, centro). Arriba, extremo derecho: Un Bf 110 se dirige a su objetivo.



Alfred Price

Alfred Price

la *Luftwaffe*, que puso un nuevo énfasis en la idea del cazabombardero. El 15 de setiembre, la *Luftwaffe* había sufrido un duro golpe sobre Londres, perdiendo 56 aviones, sin contar los que regresaron a la base con tales daños que tenían que ser desguazados; estaba claro que el Mando de Caza de la RAF estaba lejos de dejarse derrotar y aún era capaz de infligir pérdidas prohibitivas.

Los pilotos soltaron sus bombas, 22 de 250 kg, que cayeron hacia la *City*

Las nuevas tácticas de la *Luftwaffe* exigían incursiones de penetración con pequeños grupos de aviones con buen tiempo y misiones de interdicción con bombarderos y cazabombarderos solitarios en todo tipo de condiciones meteorológicas.

Las tácticas se pusieron a prueba por primera vez la mañana del 20 de setiembre, cuando 22 Messerschmitt 109 –dirigidos por ocho aviones del *Gruppe* 210– cruzaron la costa inglesa a 8 000 m. y se lanzaron en un largo y suave picado en dirección a Londres. A 4 000 m, los pilotos soltaron sus 22 bombas de 250 kg y éstas explosionaron en la *City*.

Misiones aisladas constituyeron la parte principal del trabajo del *Gruppe* 210 durante los meses de invierno de 1940 y 1941, pero también llevó a cabo gran cantidad de trabajos experimentales con diversas combinaciones de bombas lanzadas desde alta, media y baja cota. A comienzos de la primavera de 1941, el *Gruppe* 210 había desarrollado tácticas de cazabombardeo con gran arte. Con la llegada del buen tiempo, los pilotos anticiparon una nueva ofensiva contra objetivos británicos y, a comienzos de mayo, toda la *Luftflotte* 2 recibió órdenes de trasladarse al este, a Polonia.

Al combatir en la vanguardia de los experimentos tácticos de la *Luftwaffe* tanto en la batalla de Inglaterra como en el Frente del Este, el *Gruppe* 210 se aseguró un puesto en la historia. Las tácticas de cazabombardeo de las que fue pionero se convertirían en un clásico.



Fotografía principal: Cuatro Bf 109 vuelan a baja cota para escapar a la detección de los radares británicos junto a la costa meridional, cerca de la bahía de St Margaret, durante la batalla de Inglaterra.



25.ª DIVISION DE INFANTERIA

La 25.ª División de Infantería se formó en Schofield, Hawai, el 10 de octubre de 1941. Apodada "Relámpago Tropical", la división recibió su bautismo de fuego durante el ataque japonés de Pearl Harbor el 7 de diciembre de 1941. Cuando terminó la Segunda Guerra Mundial, la 25.ª realizó misiones de ocupación en Japón. Aquella tranquila existencia se vio perturbada cuando el Ejército Popular norcoreano invadió Corea del Sur el 25 de junio de 1950. A las tres semanas, "Relámpago Tropical", pobremente equipada y escasa de efectivos, entró en liza. Los regimientos de la división desempeñaron bien su cometido en la batalla que siguió en la península coreana hasta la tregua de 1953. De vuelta en Hawai después de Corea, la 25.ª sirvió como reserva en el Pacífico durante doce años. Su 3.ª Brigada fue después enviada a las Altiplanicies Centrales en Vietnam en diciembre de 1965, seguida del resto de la 25.ª a comienzos de 1966. La división se basó en Cu Chi, en la zona del III Cuerpo, al oeste de Saigón, durante toda su estancia en Vietnam. Entonces, la 3.ª Brigada de la 4.ª División de Infantería pasó a formar parte de la 25.ª a cambio de su propia 3.ª Brigada, que estaba combatiendo en las tierras altas con la 4.ª División. La división se retiró de Vietnam en diciembre de 1970 y volvió a Hawai, donde continúa con funciones activas para el Ejército.

Arriba: La versión operacional de la insignia de hombro de "Relámpago Tropical".

La defensa de la Base de Fuego de Apoyo *"Gold"* por unidades de la 25.ª División de Infantería fue la mayor batalla de la operación *"Junction City"*.

RELAMPAGO TROPICAL



TRH

UPI/Bettmann

La instalación de bases de fuego de apoyo interconectadas fue la clave táctica de la operación *"Junction City"*. Se utilizaron helicópteros Chinook (superior, extremo izquierdo) y Huey (superior, izquierda) para transportar a los infantes, la artillería y la munición. Las bases de tiro de piezas de 105 mm (izquierda) fueron puntos esenciales en las operaciones

El 19 de marzo de 1967, el coronel Marshall Garth, comandante de la 3.ª Brigada de la 25.ª División de Infantería, el "Relámpago Tropical", destinó su 3.er Batallón del 22.º Regimiento de Infantería a instalar una base de fuego de apoyo en un claro de la jungla cercano a la aldea de Suoi Tre, situada en el centro de la Zona de Guerra C vietnamita. Después de que el batallón hubiese asegurado la zona de aterrizaje (ZA), los helicópteros llevarían allí al 2.º Batallón del 77.º Regimiento de Artillería y sus obuses de 105 mm. Así, el claro de Suoi Tre se convertiría en la Base de Fuego de Apoyo *Gold* (oro). Poco adivinaban los hombres de Garth cuando salieron hacia la nueva base que matarían más soldados enemigos en su propia defensa que en ninguna otra acción aislada de la guerra del Vietnam.

La operación *"Junction City"*, de la que esta acción formaba parte, tuvo lugar entre el 22 de febrero y el 14 de mayo de 1967. Para entonces, era la mayor operación norteamericana de la guerra de Vietnam. Su finalidad básica era persuadir a Hanoi de que la Zona de Guerra C, situada en la frontera camboyana y lo suficientemente cerca de Saigón como para servir de base para operaciones ofensivas, ya no era un lugar seguro para el Viet Cong (VC). La Fase I, iniciada a finales de febrero, se efectuó en la mitad occidental de la zona de guerra y fue seguida en marzo por la Fase II, el asalto sobre el sector oriental. Las formaciones desplegadas en la Fase II eran la 25.ª División de Infantería, que tenía que operar al oeste de aquel sector, y la 1.ª División de Infantería, que se centraría en la parte oriental.

El concepto de las operaciones para las brigadas de infantería consistía en instalar bases de fuego de apoyo mediante asaltos aerotransportados. Los helicópteros llevarían batallones de infantería y artillería de 105 mm hasta lugares seleccionados, se instalarían las bases y después la infantería realizaría batidas a pie por los alrededores. La artillería proporcionaría fuego de apoyo cuando la infantería estableciese contacto con el enemigo.

En las semanas previas al asalto de las dos unidades de "Relámpago Tropical" del coronel Garth, aviones C-123 habían rociado numerosos lugares de la Zona de Guerra C con defoliadores, incluyendo el claro de Suoi Tre. Pero aunque los defoliadores eliminaron la vegetación, no afectó a algo que yacía bajo la superficie: el VC había colocado minas pesadas en el claro. Los hombres que iban en los helicópteros de la brigada estaban ajenos a su existencia.

Tanto el 3/22.º de Infantería como el 2/77.º de Artillería habían combatido en la Fase I de *"Junction City"*, pero sin acciones de gran dureza. Aquello cambiaría desde el instante en que los helicópteros tocaron la hierba marchita de la zona de aterrizaje. Los Huey del batallón de infantería se acercaron en columna, se detuvieron brevemente en el aire antes de descender sobre la hierba. Cuando los helicópteros se posaron, soldados del VC escondidos en los árboles enviaron descargas eléctricas a cinco inmensas minas terrestres. Las explosiones destruyeron tres helicópteros y dañaron a seis más, mataron a 15 hombres e hirieron a 28 más.

La fuerza del VC en la ZA detonó su última mina terrestre escondida, hiriendo a cinco hombres de la Compañía C

Las unidades menos expertas podrían haber entrado en confusión por las explosiones de las minas y la destrucción, pero el teniente coronel John A. Bender, al mando del 3/22.º de Infantería, y los comandantes de sus compañías reagruparon a las tropas. Cargaron contra los árboles para contactar con el VC. Los helicópteros cañoneros volaron bajo para ametrallar posiciones sospechosas enemigas. Mientras el feroz combate se intensificaba, llegaron más helicópteros Huey con el resto del batallón de infantería. Antes de ser expulsados por las tropas norteamericanas hacia la jungla, la fuerza del VC detonó su última mina

OPERACION "*JUNCTION CITY*"

Montada en la Zona de Guerra C, "*Junction City*" fue una operación multidivisional con tres objetivos principales. El primero consistía en encontrar y destruir el cuartel general de la Oficina Central de Vietnam del Sur (COSVN). En segundo y tercer lugar, todas las unidades del Viet Cong y del Ejército norvietnamita en la zona serían atacadas y sus campamentos base e instalaciones destruidos. La Fase I de la operación, que se iba a centrar en la mitad occidental de la Zona de Guerra C, empezó el 22 de febrero de 1967. Cinco brigadas formaron un cordón en forma de herradura y después una sexta brigada y la caballería acorazada exploraron por completo toda la zona del interior. Aunque se destruyeron grandes cantidades de alimentos y equipos, sólo tuvieron lugar dos grandes batallas, ambas en Prek Klok. El enemigo, perdió 835 hombres en la Fase I. En la Fase II, que empezó el 18 de marzo, se realizó una exploración similar en la mitad oriental de la Zona de Guerra C. Durante los 29 días de la fase, la mayoría de los contactos fueron con pequeñas unidades enemigas. Aún así, 1 900 de los hombres de la 9.ª División del VC murieron, incluyendo 227 en Ap Bau Bang, 647 en Suoi Tre y 609 en Ap Gu. La Fase II terminó el 15 de abril, seguida inmediatamente de la Fase III, en la que una brigada anduvo por la Zona de Guerra C para mantener al enemigo inmovilizado. La operación terminó el 14 de mayo. Como resultado de la operación "*Junction City*", la 9.ª División del VC se vio obligada a retirarse de la guerra mientras remplazaba sus más de 2 700 muertos. El cuartel general de la COSVN, aunque no fue destruido, fue trasladado a Camboya, donde permaneció durante el resto de la guerra. Después de "*Junction City*", rara vez se planearon operaciones a gran escala, pues los norteamericanos prefirieron desarrollar contactos relevantes con el enemigo y después concentrar la máxima potencia de fuego para destruirlo.

terrestre oculta en la ZA, hiriendo a cinco hombres de la Compañía C.

Una vez asegurada la ZA, helicópteros pesados CH-47 Chinook llegaron con el 2.º Batallón del 77.º de Artillería en sus compartimientos de carga. Colgados bajo los helicópteros iban los 18 obuses de 105 mm del batallón y la munición. Los artilleros, mandados por el teniente coronel John A. Vessey Jr., sacaron las palas y demás herramientas para excavar las posiciones en el suelo antes de que anocheciese. Sus suboficiales no tuvieron que apremiarles a cavar; el continuo tableteo del fuego de armas portátiles y las ráfagas de los cañoneros constituían avisos auditivos de que el enemigo no estaba lejos.

El coronel Garth envió entonces otro batallón de infantería a la ZA para aprovechar el contacto, el 2.º Batallón del 12.º Regimiento de Infantería. Al desembarcar a los hombres, otros siete helicópteros fueron dañados por el fuego enemigo. Aun así, los hombres saltaron de los Huey, se reunieron en secciones y compañías y se dirigieron hacia el noroeste en dispositivo de combate para inmovilizar al enemigo. La ZA quedó por fin tranquila y pronto se montó la Base de Fuego de Apoyo (BFA) *Gold*.

La BFA *Gold* tenía la forma de una elipse achatada cuyo eje estaba orientado de noroeste a sudeste. El coronel Vessey instaló su puesto de mando cerca de su centro y el coronel Bender atrincheró a su infantería unos 200 m al norte. Las baterías estaban dispuestas en tres posiciones dentro del perímetro, separadas unos 120 grados para poder cubrir los 360 grados de toda la base. Cuando se colocaron los cañones, los jefes de batería les hicieron disparar proyectiles de prueba como preparación para una acción inmediata.

Para asegurar el perímetro, el coronel Bender desplegó dos compañías de fusileros del 3/22.º de Infantería. La Compañía A tenía la mitad derecha (oriental); la Compañía B era responsable de la mitad izquierda (occidental). Mientras el 2/12.º de Infantería marchaba a la jungla hacia el noroeste, los suboficiales del 3/22.º de Infantería designaron posiciones de combate y campos de tiro.

Una horda enemiga eliminó a la patrulla de la Compañía B, matando o hiriendo a todos sus hombres

La noche del 19 de marzo fue tranquila. Una parte de la fuerza permaneció en alerta constante. Las horas de luz del lunes 20 de marzo también fueron tranquilas y los comandantes hicieron trabajar a sus hombres duramente todo el día, excavando cada vez más profundamente en la tierra, construyendo refugios en todos los lugares posibles y abriendo campos de tiro frente al ataque que preveían para aquella noche.

Cayó la noche y, con su protección, las unidades de la BFA *Gold* enviaron patrullas de emboscada y puestos de escucha más allá del perímetro. Sus misiones consistían en alertar sobre la presencia enemiga y obstaculizar los movimientos enemigos dirigidos hacia el perímetro. Pero la noche siguió tranquila. Tranquila hasta las 04,30 horas del 21 de marzo. Las patrullas de la Compañía B informaron sobre movimientos alrededor de su lugar de emboscada, pero el tiempo pasó y no se oyeron más ruidos. Cuando se acercaba la salida del sol, los hombres empezaron a pensar que ya completaban otra noche sin contactos con el enemigo.

Justo antes del amanecer, los suboficiales despertaron a todos sus hombres para la "alerta" matinal. Aquello era una rutina diaria para asegurarse de que todos los hombres estuviesen preparados y alertas, colocando sus armas en posiciones de disparo en los minutos previos al amanecer. Esta alerta matinal, que siempre era una buena práctica, salvó sus vidas aquella mañana.

A las 06.30 horas, la patrulla de la Compañía B que había informado sobre los ruidos a las 04.30 horas se preparó para volver a la base. Cuando empezaron a trasladarse, los primeros minutos de calma matinal quedaron rotos por los fogonazos y estallidos de docenas de proyectiles de mortero de 60 y 82 mm dirigidos contra la base. Una horda enemiga eliminó a la patrulla de la Compañía B, matando o hiriendo a todos sus hombres en cinco minutos. Otra patrulla dio con tropas enemigas a 35 m del extremo sudeste del perímetro y las inmovilizó mientras retrocedía hasta la relativa seguridad de la base de fuego.

Más proyectiles de mortero siguieron cayendo sobre la base de fuego, explosionando sobre los puestos

Abajo: El difícil trabajo de dar caza a los esquivos y bien ocultos guerrilleros del Viet Cong durante la operación "*Junction City*" tocó a las patrullas de combate coordinadas por radio. Este soldado, que empalma los cigarrillos para contener los nervios y lleva una toalla alrededor del cuello para absorber el sudor, sabe que la supervivencia de su patrulla depende de su capacidad de percibir el peligro.

UPI/Bettman



La batalla por Suoi Tre
25.ª División
19-21 marzo 1967

La batalla por Suoi Tre. 25.ª División de Infantería. 19-21 marzo de 1967
El 22 de febrero de 1967, las fuerzas sudvietnamitas y norteamericanas lanzaron la primera fase de "*Junction City*", una gran batida contra las unidades del Viet Cong en la Zona de Guerra C, al oeste de Saigón. La segunda fase de la ofensiva empezó el 18 de marzo. Un día después, tropas de la 25.ª División de Infantería norteamericana recibieron órdenes de instalar la Base de Fuego de Apoyo *Gold*. Durante la mañana del día 21, soportaron a un asalto en masa.

ZDM
LAOS
Da Nang
CAMBOYA
VIETNAM DEL SUR
Suoi Tre
Saigón
MAR DE CHINA MERIDIONAL

Clave
Límite de la zona C

Operación "*Junction City*"
Zona de Guerra C, 22 feb-14 may 1967
CAMBOYA
Katum
Bo Tuc
Sroc Con Trang
An Loc
Ap Gu
Ruta 22
Prek Klok
Zona de Guerra C
Ruta 13
Ap Trai Bi
BFA *Gold*
Suoi Tre
Minh Thanh
VIETNAM DEL SUR
Río Vam Co Dong
Río Saigón
Chon Thanh
Suoi Da
Oeste de Tay Ninh
Tay Ninh
Tri Tam
Ap Bau Bang

Llega "Relámpago Tropical"
19-20 marzo Elementos de la 25.ª División "Relámpago Tropical" norteamericana son helitransportados a un claro cerca de la aldea de Suoi Tre. Las tropas de asalto montan una base de fuego.

Llega el relevo
06,40 Cae el sector oriental de la base.
06,45 Los artilleros se quedan sin proyectiles "Colmena" y emplean los rompedores para mantener a raya al VC.
09,00 Las primeras unidades de la fuerza de relevo norteamericana llegan al campo de batalla.
09,30 Atrapado entre dos fuegos, el VC es expulsado de la base y se retira al noreste.

Ataque secundario VC
Retirada del VC
CG 3/22
Posiciones Cía A
Posiciones Cía B
Perímetro exterior
1
Contraataque norteamericano
2
3
Línea defensiva final EE UU
Principal ataque
CG 2/77
Fuerzas de relevo EE UU

Ataque en masa del VC
21 marzo, 06,30 El VC lanza el primero de una serie de ataques en masa contra el perímetro oriental de la base. El enemigo entra en el complejo. La artillería responde a la amenaza con proyectiles "Colmena".

de mando, los emplazamientos de artillería y las posiciones de combate. Los proyectiles caídos sobre el campamento se estimaron en unos 650 en pocos minutos, cubriendo el avance de la principal fuerza enemiga hacia el perímetro. Gracias a la profundidad de sus agujeros y refugios, las tropas situadas dentro del perímetro se salvaron de la cortina de fuego y se prepararon para rechazar el ataque principal.

Mientras el fuego de morteros enemigos menguaba, oleadas de soldados del VC cargaron por todos los lados del perímetro. Mientras gritaban y aullaban, disparaban sus fusiles de asalto AK-47, ametralladoras, cañones sin retroceso y granadas de los RPG-2 contra las tropas norteamericanas. Al mismo tiempo, dentro del perímetro los servidores de los obuses de 105 mm elevaron sus cañones. Los equipos de morteros enemigos habían adelantado su fuego a sus tropas y estaban bombardeando el interior del perímetro. Los artilleros del 2/77.º empezaron a hacer fuego de contrabatería sobre las armas enemigas que martilleaban la base.

Había pasado menos de media hora. El enemigo intensificaba sus feroces asaltos en los extremos noreste y sudeste del perímetro y los ataques secundarios o de diversión contra las posiciones del noreste y sudoeste, pero su fuerza estaba sobre todo en el este. La posición de la 1.ª Sección de la Compañía B fue invadida y el VC empezó a aprovechar la brecha. La Compañía B pidió ayuda, pero la única fuerza de reacción disponible era un grupo de artilleros. Éstos fueron enviados a la brecha, gritando y disparando mientras corrían, y ayudaron a rechazar varios ataques en aquel vulnerable sector.

El VC siguió presionando con hordas de hombres. Ahora se pedía fuego de apoyo a las unidades de artillería de 105 mm de una base de fuego cercana. Sus proyectiles rompedores se estrellaron contra el enemigo a 100 m de las posiciones de "Relámpago Tropical". La prudente práctica de la 25.ª División (y otras unidades en aquel área) consistía en mantener las bases de fuego dentro del alcance de la artillería de 105 mm, a unos 11 000 m. Las unidades que quebraron aquella norma lo hicieron peligrosamente. Exponer las tropas a un ataque enemigo y ser incapaz de pedir apoyo a la artillería era una locura.

La 1.ª Sección de la Compañía B, sometida a gran presión, fue rodeada y eliminada a las 07,11 horas. El resto de la Compañía B estaba en peligro. Afortuna-



damente, un controlador aéreo avanzado (FAC) de la USAF se había acercado a las 07,00 horas en su avión Cessna 0-1 Birddog. Mediante la señal de radio "Cider 44" entró en la red radiofónica de la BFA *Gold* y empezó a dirigir los ataques aéreos de los cazabombarderos contra las unidades enemigas que presionaban a la Compañía B. Los trazadores de las armas automáticas enemigas empezaron a ascender hacia el cielo, dirigidas al pequeño avión "Cider 44". El FAC maniobró constantemente mientras hablaba por radio con la base de tiro y con los cazas de apoyo. En un momento dado, su tranquila voz dejó de sonar por los altavoces y quedó en silencio. Las trazadoras habían convergido en su avión, matándole y enviando el aparato contra la jungla, fuera del perímetro.

La Compañía B empezaba a quedarse sin munición y el peligro aumentaba mientras el enemigo seguía enviando tropas contra el debilitado perímetro oriental. El comandante de la compañía hizo tres peticiones. Las dos primeras fueron para reabastecerse de munición y para que le ayudase alguna fuerza de reacción. La tercera fue para la artillería del interior del perímetro, para que empleases su arma secreta.

Esta arma era un nuevo proyectil antipersonal para los obuses, se había mantenido en secreto hasta ahora y distribuido sólo en pequeñas cantidades. La designación oficial del proyectil era XM546, pero su apodo era "Colmena", debido a los pinchazos producidos por los cientos de dardos de acero endurecido. Estos dardos, en forma de pequeñas flechas, iban en una lata de 105 mm. Cuando se disparaba, la lata se abría a corta distancia, extendiendo una letal nube de dardos en un radio de 50 ó 60 m. La Colmena estaba pensada como último recurso ante ataques de oleadas humanas, y ahora era el momento de utilizarla.

Soldados del VC se lanzaron sobre el cañón y apuntaron sus cuatro bocas en dirección a los norteamericanos

Los artilleros de la Batería C dieron elevación cero a sus obuses, cargaron los proyectiles Colmena y empezaron a lanzar cientos de miles de dardos contra la embestida enemiga. Al mismo tiempo, una fuerza de reacción de 20 hombres de la Compañía A y un grupo de suministros de munición cruzaron la zona de fuego en apoyo del debilitado perímetro de la Compañía B. La situación en el lado oriental del perímetro era tensa pero sostenible.

Al oeste, la Compañía A también se mantenía en sus posiciones frente al ataque del VC. A las 08,18 horas, el comandante de la compañía informó que el enemigo había abierto una brecha en el perímetro en el lado norte. Mediante cañones sin retroceso y lanzagranadas RPG-2, el VC intentó destruir las posiciones norteamericanas.

En aquella parte del perímetro, el coronel Vessey había colocado un montaje M55 como medio de apoyo. El arma consistía en cuatro ametralladoras de 12,7 mm en un afuste semiblindado que se podía colocar o bien en el suelo o bien en un camión. Su fuego concentrado era devastador. El M55 era un objetivo primario para el enemigo y pronto un proyectil RPG-2 alcanzó el arma, matando a sus servidores. Las tropas del VC se lanzaron sobre el cañón y empezaron a colocar sus cuatro bocas en dirección a los soldados norteamericanos. Pero los servidores de un obús de 105 mm que observaban la acción desde unos 75 m, emplearon su pieza para destrozar a los guerrilleros y el montaje M55 justo a tiempo.

Mientras tanto, otros controladores aéreos avanzados volaban la zona, asumiendo el trabajo que había iniciado "Cider 44" una hora antes. Pedían cazabombarderos en rápida sucesión para lanzar bombas Mk 82 de 250 kg, fósforo blanco y *napalm* sobre las unidades que se lanzaban contra la BFA *Gold*.

El coronel Garth había alertado a sus otros tres batallones cuando llegó el primer ataque y fueron enviados en dirección a la BFA *Gold*. Las tres unidades empezaron a converger para ayudar a la base. Por el oeste, el 2/12.º de Infantería empezó a moverse campo a través a pie a las 07,00 horas. Sus hombres evitaron las carreteras y caminos, atravesando la jungla en dirección al ruido del combate. Describieron una curva hacia el sur y el este, acercándose al perímetro por el sur. Los otros dos batallones estaban a unos cinco kilómetros al sudoeste cuando fueron alertados. Eran el 2.º Batallón del 22.º de Infantería, en transportes acorazados M-113, y el 2.º Batallón del 34.º Acorazado, en carros de combate M-48 armados con cañones de 90 mm. Para llegar a la BFA *Gold* tuvieron que vadear un arroyo que bloqueaba el camino, y aquello llevó tiempo.

Pero el tiempo se estaba agotando en la BFA *Gold*. El enemigo parecía tener interminables cantidades de hombres e ilimitada munición. A las 08,40 horas el perímetro se encogió ante la presión enemiga. Todo el segmento se había retirado a una línea defensiva secundaria en torno a las posiciones de obuses. El enemigo estaba a tiro de piedra del puesto de mando del 3/22.º de Infantería y las granadas llovían sobre él. También estaban a cinco metros de la enfermería del batallón, donde se atendía a las bajas bajo el fuego enemigo.

Las secciones occidentales se mantenían, aunque el VC estaba a 15 ó 20 m del perímetro disparando contra él todo lo que tenía a mano. Ahora era el momento de que los soldados norteamericanos utilizasen el arma secreta o perderían. Todos los demás servidores de obuses de 105 mm empezaron a disparar proyectiles Colmena contra los amontonados atacantes. Los FAC enviaron ataques aéreos a 50 m de las posiciones norteamericanas, que estaban marca-


Keystone

Abajo: Guiados por radio, los servidores de un obús de la 25.ª División de Infantería "Relámpago Tropical" bombardean las concentraciones del Viet Cong desde una base de fuego de apoyo. Concebida como medio para conseguir el control territorial de regiones conflictivas impracticables para los helicópteros, el sistema de Base de Fuego de Apoyo (BFA) consistía en una cadena de posiciones de artillería autosuficientes que dominaban los alrededores y suministraban fuego de apoyo a las fuerzas terrestres que operaban bajo su alcance. Las bases también estaban diseñadas para proporcionarse apoyo mutuo para que, si una era objeto de ataque, las bases adyacentes pudiesen ayudarles en su defensa. Una base típica contenía seis obuses M101A1 de 105 mm y cuatro morteros de 81 mm, además de numerosas armas de infantería para uso defensivo. Los obuses disparaban 20 tipos diferentes de munición y podían suministrar humo o iluminación además de fuego contracarro y antipersonal.



Tim Page

Izquierda: El jefe de una sección de la 25.ª División de Infantería, con la insignia del "Relámpago Tropical" visible en su hombro, pide fuego de apoyo durante una misión de combate. Derecha: En respuesta a una petición, un artillero ajusta los elementos de puntería de un obús de 105 mm con las nuevas coordenadas radiadas desde la zona de batalla. Abajo, derecha: Medio sumergido en el barro y rodeado de equipos inutilizados, un soldado se mantiene pegado al terreno para evitar a los francotiradores del Viet Cong. Inferior, derecha: Los casquillos salen expulsados del M16 de un soldado cuando éste replica al fuego enemigo.

Tim Page

Tim Page

Tim Page



Tim Page

das con nubes de humo coloreado. Miles de proyectiles de los obuses de 105 y 155 mm de las bases de tiro cercanas se estrellaban contra el enemigo alrededor de todo el perímetro.

El sol llevaba sobre el horizonte sólo dos horas y ahora enviaba sus rayos a través de las nubes de humo y polvo que surgían de la BFA *Gold*. Bajo su calor, los hombres sudaban, vociferaban, rezaban y lloraban mientras resistían uno y otro ataque. A las 08,45 horas, los servidores del 2/77.º de Artillería habían agotado toda su munición de Colmenas y disparaban proyectiles rompedores a bocajarro contra el enemigo.

Justo cuando la situación parecía más negra, a las 09,00 horas los elementos iniciales del 2/12.º de Infantería surgieron de la jungla al sur de la BFA *Gold*. Dispararon contra el VC desde atrás, abriéndose paso por el perímetro para contactar con los infantes de la Compañía B, ennegrecidos por el humo. Entonces el coronel Bender ordenó un contrataque en aquel sector, y funcionó. El VC siguió atacando pero con menos intensidad.

Fue entonces cuando las unidades mecanizadas, situadas 1 500 al sudoeste, acabaron de vadear el arroyo y se desplegaron en línea. Atacaron a las 09,12 horas, surgiendo de la jungla en terreno abierto con todos sus cañones en funcionamiento. Los proyectiles de 90 mm de los carros y las ametralladoras de 12,7 y 7,62 mm de los transportes oruga M-113 cayeron sobre el VC por los flancos y la retaguardia, abriendo brechas en sus filas.

Aquello significó la inflexión. Pronto, los comandantes del VC ordenaron una retirada, y sus unidades empezaron a retroceder. A las 09,30 horas, se restableció el perímetro original. Las unidades mecanizadas y acorazadas se lanzaron en persecución del

Arriba: Dos horas después de la batalla por la Base de Fuego de Apoyo "*Gold*", un infante de la división "Relámpago Tropical" contempla los cuerpos de dos miembros del Ejército norvietnamita. Fueron abatidos por el carro M48 visible en el fondo, antes de que a su vez fuese inutilizado. La acción tuvo lugar en la plantación de caucho de Michelin, situada al este de la ciudad de Tay Ninh en la Zona de Guerra C, un área que fue escenario de intensos combates durante varias fases de la guerra.

enemigo en dirección al noreste y se pidieron ataques aéreos y bombardeos de artillería sobre sus rutas de retirada.

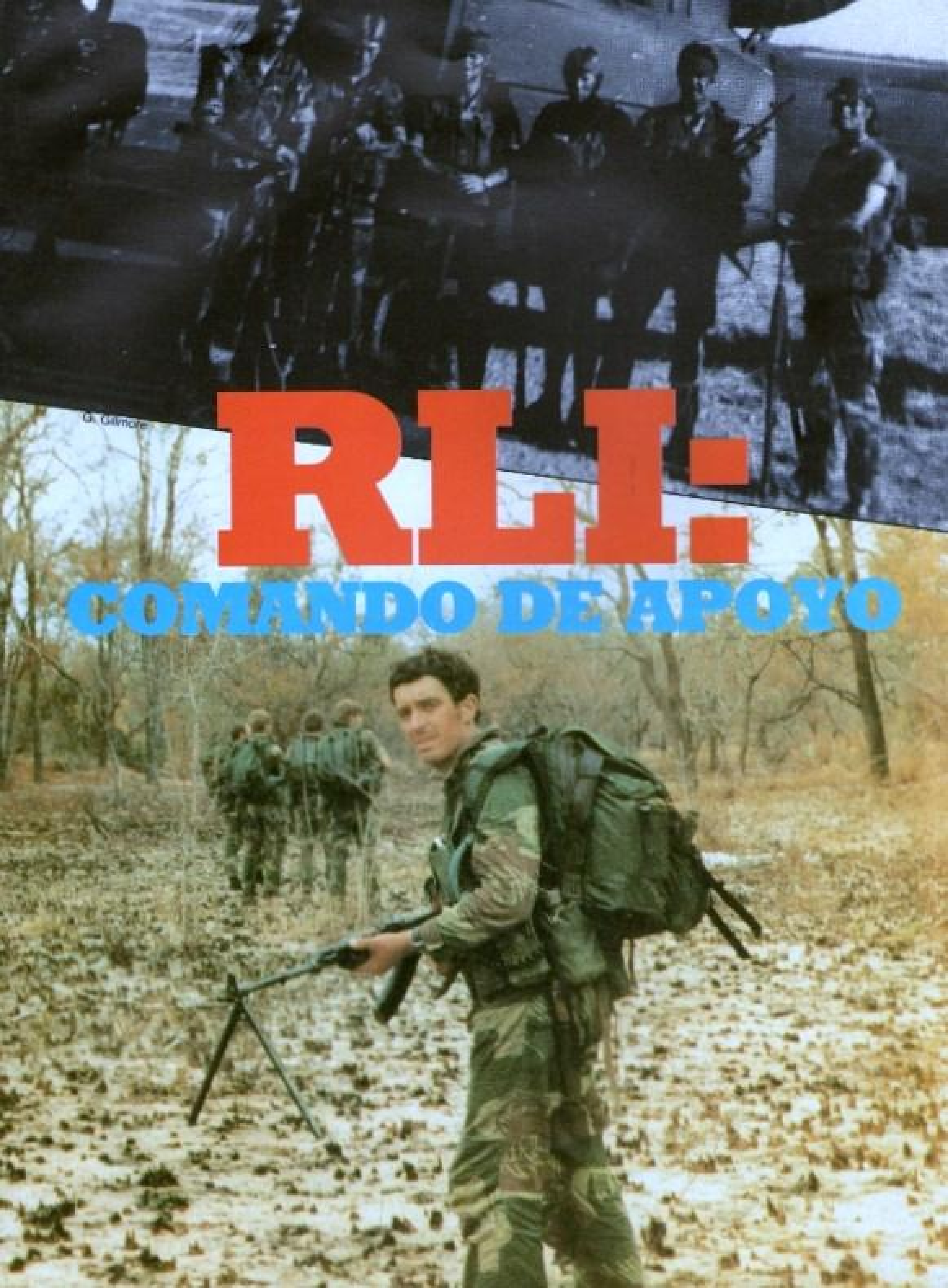
La BFA *Gold* había resistido. El combate había terminado y, a las 10,00 horas, los helicópteros aterrizaban para evacuar a los heridos y llevar munición.

El enemigo había sido el 272.º Regimiento de Choque del VC, reforzado por el batallón de artillería U-80. Los documentos hallados en los cadáveres revelaron el intenso y cuidadoso plan para el ataque diurno. Sin embargo, en lugar de eliminar a la BFA *Gold*, el 272.º fue aniquilado. Perdió 647 hombres sólo en el combate. Siete de sus soldados fueron capturados, junto con 150 armas de todo tipo. Muchos de los enemigos murieron y sus armas fueron inutilizadas con los mortales dardos de acero de los proyectiles Colmena. Los restos del 272.º tuvieron que retirarse a Camboya para reorganizarse.

Las pérdidas norteamericanas fueron de 31 muertos y 109 heridos en acción. La feroz batalla había sido ganada por los hombres del 3/22.º de Infantería y el 2/77.º de Artillería porque actuaron con completa corrección.

Sus comandantes, veteranos de la Segunda Guerra Mundial y del conflicto de Corea, les habían hecho abrir zanjas y construir refugios en las posiciones de combate. Se había instalado un sistema de alerta temprana y montado perímetros primario y secundario listos para su uso. Se había dispuesto de fuego de apoyo artillero y aéreo con el que replicar en el momento necesario.

La batalla de la Base de Fuego de Apoyo *Gold* fue una acción en la que casi todos los hombres combatieron bien. Tan bien actuó el conjunto que no tuvo lugar ningún acto individual de heroísmo; todos tuvieron su parte en la victoria.


G. Gilmore
RLI:
COMANDO DE APOYO



COMANDO DE APOYO

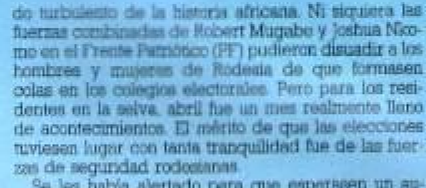
Tras la disolución de la Federación Centroafricana en diciembre de 1963, las secciones de armas de apoyo de batallón y de especialistas del Ejército rodesiano operaron como unidades independientes bajo el mando de una compañía de plana mayor (después rebautizada Grupo Base). Durante 1964, la Infantería Ligera rodesiana (RLI) se volvió a formar como batallón de comandos y se decidió reunir las armas de apoyo en un grupo. Como consecuecia, el 1 de enero de 1965 se formó oficialmente el Grupo de Apoyo bajo el mando del capitán A.P. Stephens, con el sargento de color Harry Birkett como jefe del Grupo C. Tras numerosos cambios estructurales, la intervención del comandante Pat Armstrong resultó en la conversión definitiva del Grupo de Apoyo en el Comando de Apoyo el 6 de enero de 1976. La RLI pasó a ser un batallón de comandos aerotransportado al año siguiente, y los primeros veinticuatro hombres del Comando de Apoyo se entrenaron en paracaidismo en marzo de 1977. La estructura final del Comando de Apoyo comprendía una plana mayor y mando y cuatro secciones: morteros, zapadores de asalto, reconocimiento y contracarro.

El comando era responsable directo de proporcionar al batallón fuego de apoyo y recursos especializados tanto en la guerra convencional como en las operaciones antiguerrilleras. La insignia de unidad consistía en un águila que empuña con sus garras un telescopio (que simboliza la función de reconocimiento) y una granada de mortero de 81 mm. Se adoptaron varias águilas como emblemas de la unidad y mascotas oficiales.

A finales de abril de 1979, soldados del Comando de Apoyo de la Infantería Ligera rodesiana realizaron una operación relámpago fronteriza contra campamentos guerrilleros en Mozambique.

Durante la primavera de 1979, la atención del mundo occidental se centró en Rodesia. Era época de las famosas elecciones de abril, una contienda demócratica que resultaría en el nombramiento del obispo Abel Muzorewa como primer presidente negro.

Según los informes de aquel entonces, ésta fue época relativamente pacífica em medio de un perío-



do turbulento de la historia africana. Ni siquiera las fuerzas combinadas de Robert Mugabe y Joshua Nkomo en el Frente Patriótico (PF) pudieron disuadir a los hombres y mujeres de Rodesia de que formasen colas en los colegios electorales. Pero para los residentes en la selva, abril fue un mes realmente lleno de acontecimientos. El mérito de que las elecciones tuviesen lugar con tanta tranquilidad fue de las fuerzas de seguridad rodesianas.

Se les había alertado para que esperasen un aumento en la actividad terrorista durante el período de votaciones. Las fuentes de información habían indicado que el PF había mantenido un considerable número de expertos guerrilleros en reserva para semejante ocasión. Por ello se envió al Comando de Apoyo del 1.er Batallón de la Infantería Ligera rodesiana el lunes 2 de abril. Se destacó a un pequeño grupo de comandos para que diesen protección a algunos de los colegios electorales más vulnerables y el resto de los hombres se dividió inicialmente en dos grupos 'Fuerza de Fuego'. Uno de ellos marchó a Grand Reef, cerca de Umtali en el este de Rodesia, mientras que el otro fue a Inyanga, 88 km al norte.

El comando empezó pronto a tener una serie de encuentros con los guerrilleros que, hasta entonces, solían terminar en un alto número de víctimas enemigas frente a unas pérdidas mínimas en las fuerzas de seguridad: la formidable reputación de la Infantería Ligera rodesiana (RLI) había sido más que suficiente para hacer que el adversario retrocediese y saliese corriendo durante el combate. Sin embargo, la última ofensiva del ZANLA mostró una determinación inédi-



F. Terrell

F. Terrell



Página 2241. Arriba: Miembros de la Sección de Reconocimiento del Comando de Apoyo posan para el fotógrafo antes de partir para la incursión de Mozambique. Abajo: Una patrulla fronteriza de la RLI. El soldado en primer plano está armado con una ametralladora ligera RPK capturada.

ta: en los tres primeros días de su marcha por la selva, la unidad con destino en Grand Reef perdió un hombre y le hirieron a otro. Por ello se planeó una operación a gran escala en un intento de eliminar la actividad enemiga en la zona que les correspondía. El 11 de abril, elementos del Comando de Apoyo y del 3.er RLI, junto a un destacamento de los Fusileros Africanos Rodesianos (RAR), fueron enviados para atacar un complejo de cinco campamentos en el que se pensaba había unos 250 guerrilleros. Pero, en el último momento, mientras los paracaidistas rodeaban la zona de salto (ZS), se descubrió que las fuerzas de seguridad habían llegado demasiado tarde. Los campamentos ya estaban desiertos. Para mayor desilusión, se les ordenó regresar. Volvieron a Grand Reef, donde se les reforzó con el destacamento de Inyanga.

Hubo pocas oportunidades de actuar durante los días siguientes y el comando sólo recibió un par de órdenes de salida, que además resultaron infructuosas. Cuando ya parecía que su sola presencia había disuadido al enemigo de actuar, éste atacó rápida y duramente. El comando de Grand Reef participó durante varios días en un intenso combate durante el que el Pelotón de Morteros perdió tres hombres. Esto redujo la fuerza efectiva de la unidad a sólo 13 hombres. La situación se consideró lo suficientemente seria como para dar a los supervivientes cuatro días de descanso y recreo en Salisbury. Allí, el 28 de abril, multitudes de africanos celebraban la subida al poder del obispo Muzorewa. Aunque las elecciones ya habían pasado, la guerra en la selva continuaba.

A su vuelta al cuartel de la RLI en Cranborne, los hombres del Pelotón de Morteros fueron recibidos con una pila de armas y municiones comunistas capturadas. Sus sospechas quedaron confirmadas al ver cómo se cargaba este material en los camiones que lo iban a transportar a la selva. Al día siguiente, de vuelta en Grand Reef, se equipó a varios hombres con ametralladoras ligeras y lanzagranadas RPG-7. Al resto del comando se le ordenó coger toda la munición y granadas que pudieran llevar encima. Los fusileros llevaban cada uno hasta 10 cargadores de munición de 7,62 mm y 100 proyectiles sueltos, que hacían un total de 300 cartuchos por cabeza. Los hombres se equiparon con granadas de diversos tipos. Los operadores de ametralladoras atiborraron sus faltriqueras de tela con munición y distribuyeron más cintas entre los fusileros. De modo similar, los que llevaban RPG repartieron sus proyectiles de 40 mm. Nadie quedó libre de llevar carga adicional, ya fuese munición, una radio o botiquines.

La Fuerza Aérea rodesiana sometería al objetivo a un bombardeo de precisión previo

Aunque no se les había dado ninguna razón sobre este repentino aumento de actividad, ninguno se sorprendió cuando, la tarde del 28 de abril, fueron llevados por aire al aeródromo de Buffalo Range, en la frontera oriental de Rodesia y Mozambique. Aquella noche, los oficiales de información les proporcionaron detalladas instrucciones. Explicaron que se había localizado un gran complejo militar unos 50 km en el interior de la selva mozambiqueña. Aunque las fuerzas de seguridad habían controlado con regularidad esta importante zona, ahora ésta había sido deliberadamente abandonada. Según lo esperado, el resultado fue un flujo de guerrilleros del ZANLA que se agrupaban para una marcha armada hacia Rodesia. El repentino descenso de hostilidades tras las elecciones había traído el momento apropiado para atacar al ZANLA en su propio terreno. Esta misión había tocado al Comando de Apoyo.

Según sus fuentes de información, entre los reunidos en el campamento de Chicualacuala había al menos dos miembros de la alta jerarquía del ZANLA, identificados por sus distintivos uniformes de camuflaje, con la hoz y el martillo en la insignia del cuello. Las informaciones señalaban también la presencia de consejeros militares del Este en las cercanías. En esta operación altamente secreta, las órdenes incluían traer de vuelta todos los oficiales de alto rango que se pudiese apresar. Al menos, se esperaba capturar un guerrillero ZANLA al que se pudiese interrogar. También se les ordenó destruir todo el equipo que no pudiesen llevarse del campamento.

La Fuerza Aérea rodesiana sometería el objetivo a un bombardeo de precisión inmediatamente antes del asalto, que se iniciaría en el momento que el último reactor soltase sus bombas. Mientras elementos del comando atacaban el campamento, un "grupo de bloqueo" colocaría una mina terrestre experimental en la carretera de aproximación al campamento. Los detalles referentes al mecanismo de este artilugio se mantenían en secreto y su futuro dependería de su actuación durante la incursión. Al final quedaría claro que las vidas de los comandos también habían dependido del funcionamiento de la mina.

Izquierda: Soldados de la RLI a cargo de una ametralladora pesada de fabricación soviética Degtyarev de 12,7 mm en un campamento base durante una operación fronteriza. Izquierda, inserto: Soldados rodesianos echan una pequeña siesta entre operaciones. Superior y arriba: Una de las claves de las operaciones de la RLI fue la velocidad en el despliegue que proporcionaron sus helicópteros Huey "Cheetah".

CAMPAMENTOS

A finales de los años setenta había dos movimientos guerrilleros operando contra las fuerzas de seguridad rodesianas: el Ejército de Liberación Nacional Africana de Zimbabwe (ZANLA), ala militar de la Unión Nacional Africana de Zimbabwe (ZANU) de Robert Mugabe; y el Ejército Revolucionario Popular de Zimbabwe (ZIPRA), brazo militar de la Unión Popular Africana de Zimbabwe (ZAPU) de Joshua Nkomo. Aunque existía una fuerte rivalidad entre el ZANLA y el ZIPRA, estaban ostensiblemente unidos bajo el seno del Frente Patriótico (PF). El ZANLA era equipado en gran parte por China, mientras que el ZIPRA recibía su suministro de armas de la Unión Soviética y la RDA. La asistencia y apoyo recibidos de los estados negros africanos vecinos facilitó a Nkomo la instalación de bases en Zambia. Mozambique proporcionó lugares similares a los seguidores de Mugabe.

La ofensiva guerrillera empezó en diciembre de 1972. Mientras avanzaba la guerra, los consejeros militares comunistas llegaron a Zambia y Mozambique y participaron activamente en la construcción de complejos militares fortificados. Estos campamentos se utilizaban como centros de entrenamiento y bases temporales para los guerrilleros que iban de camino hacia Rodesia. Trincheras bien construidas y zanjas proporcionaban a sus ocupantes unas soberbias posiciones defensivas, y emplazamientos con sacos terreros protegían a los cañones antiaéreos. Las primeras grandes incursiones al otro lado de la frontera realizadas por Rodesia empezaron en 1977 con un masivo asalto sobre Chimoio y Tembue, en Mozambique. En marzo de 1978 se lanzaron incursiones a gran escala contra Zambia.

En el último año de la guerra tuvieron lugar varias incursiones, incluida una muy sonada operación de cinco días en octubre de 1979, en la que los rodesianos neutralizaron con éxito el gran complejo militar de Chimoio, en Mozambique.

Sumaban 50 hombres fuertemente armados y se necesitaron dos helicópteros Huey "Cheetah" y ocho Alouette III (los "G-Cars") para transportarlos a la zona del objetivo. La cobertura aérea la proporcionaban tres "K-Car" (helicópteros cañoneros de mando) y dos aviones Cessna Lynx. Un vuelo a baja cota los llevó a unos pocos kilómetros del objetivo. Sin embargo, todo lo que podían ver desde allí en el horizonte era un espeso velo marrón que flotaba en el aire sobre aquel paisaje verde y llano. Al acercarse, pronto quedó claro que aquella "neblina" de extraña apariencia era en realidad una acumulación de humo producido por los cohetes y bombas de su cobertura aérea. Desde uno de los helicópteros, sus tripulantes disfrutaron de una panorámica aérea del campamento. Estaba parcialmente oscurecido por una masa de árboles y espesa maleza entre los cuales se elevaban oscuras nubes hinchadas de denso humo. Tras atravesar una de estas nubes, vieron cerca de un cañón antiaéreo que aún disparaba. Rozando casi una aglomeración de árboles, el helicóptero siguió su descenso. De repente, el Cheetah bajó casi verticalmente y los hombres saltaron sobre la alta hierba amarilla que rodeaba el campamento. Segundos después, todos los helicópteros habían desaparecido.

F. Terras

Mientras los oídos de los comandos empezaban a recuperarse del martirio de un largo viaje en helicóptero, pronto se dieron cuenta de que aquel aparente silencio era sólo engañoso. El ubicuo sonido de explosiones de munición de armas portátiles constituía un fondo sobre el que persistía el escandaloso chisporroteo producido por las llamas que devoraban árboles y matorrales. Cada pocos minutos, aparecía un avión de ataque Hunter arañando el cielo a baja cota mientras ametrallaba algún que otro blanco. Los cañones antiaéreos replicaron a los aviones hasta que fueron silenciados en uno de los ataques. La selva seguía resonando con los disparos de fusil mientras los comandos aseguraban rápidamente la ZA.

Los exploradores contactaron rápidamente y empezaron a avanzar con precaución. Su primera visión del campamento consistió en una cocina improvisada a la sombra de un grupo de árboles. Había varios guerrilleros muertos alrededor de una serie de ollas enormes en las que aún había comida caliente, evidencia de la rapidez del asalto.

En las afueras del campamento, el comando mató a numerosos guerrilleros del ZANLA, la mayoría de los cuales estaban deslumbrados y desorientados a causa del bombardeo preliminar. De hecho, aún había varias bombas "Golf" sin explosionar repartidas por la



F. Terras

Abajo: El Comando de Apoyo se prepara para entrar en Mozambique el 29 de abril de 1979. Izquierda: Recortado contra el humo provocado por la explosión de una granada, un soldado rodesiano avanza durante la incursión. Arriba: Los servidores de un mortero de la RLI en acción. Abajo, derecha: Miembros de la Sección de Reconocimiento en la base del ZANLA. Derecha: Colocación de una mina.

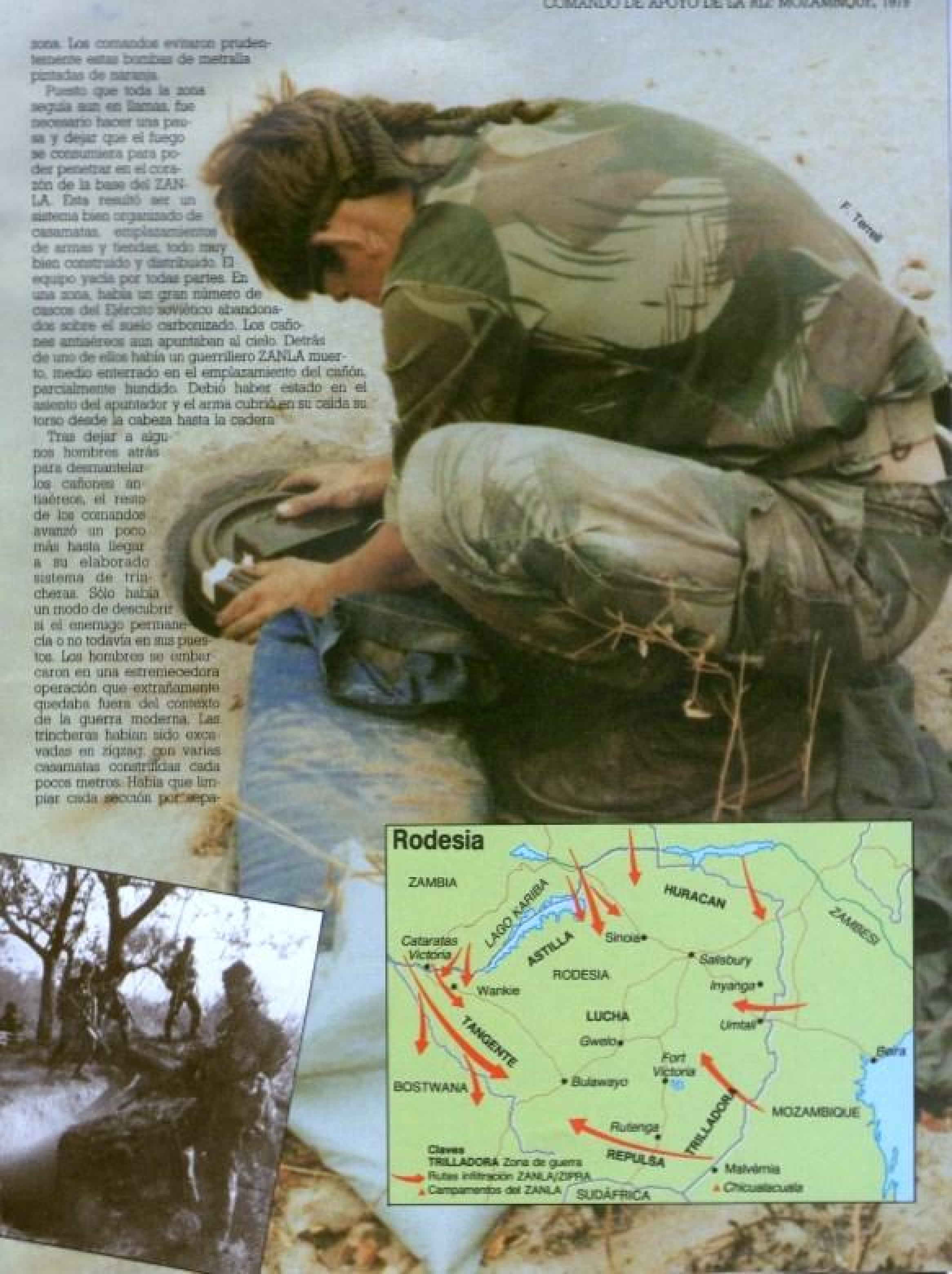
G. Gilmore

G. Gilmore

zona. Los comandos evitaron prudentemente estas bombas de metralla pintadas de naranja.

Puesto que toda la zona seguía aun en llamas, fue necesario hacer una pausa y dejar que el fuego se consumiera para poder penetrar en el corazón de la base del ZANLA. Esta resultó ser un sistema bien organizado de casamatas, emplazamientos de armas y tiendas, todo muy bien construido y distribuido. El equipo yacía por todas partes. En una zona, había un gran número de cascos del Ejército soviético abandonados sobre el suelo carbonizado. Los cañones antiaéreos aun apuntaban al cielo. Detrás de uno de ellos había un guerrillero ZANLA muerto, medio enterrado en el emplazamiento del cañón, parcialmente hundido. Debió haber estado en el asiento del apuntador y el arma cubrió en su caída su torso desde la cabeza hasta la cadera.

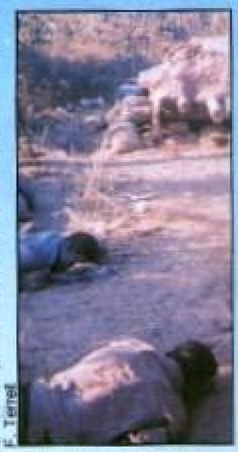
Tras dejar a algunos hombres atrás para desmantelar los cañones antiaéreos, el resto de los comandos avanzó un poco más hasta llegar a su elaborado sistema de trincheras. Sólo había un modo de descubrir si el enemigo permanecía o no todavía en sus puestos. Los hombres se embarcaron en una estremecedora operación que extrañamente quedaba fuera del contexto de la guerra moderna. Las trincheras habían sido excavadas en zigzag, con varias casamatas construidas cada pocos metros. Había que limpiar cada sección por sepa-



rado, a fin de enfrentarse a los bloqueos de uno en uno. La zona resonó con el estallido de granadas y las ocasionales ráfagas de disparos mientras los comandos abordaban su misión. Mientras aseguraban el objetivo, los hombres reunieron una variopinta montaña de armas portátiles y equipos pertenecientes a los guerrilleros. Pronto resultó evidente que el ZANLA había abandonado las trincheras mucho antes de la llegada de los comandos.

Descubrieron muchas otras armas que debieron ser abandonadas con pena por los guerrilleros durante su huida. Habían dejado algunos fusiles apoyados en ramas y con los cañones apuntando a las tropas atacantes. Se llamó a los Cheetah y se les cargó con inmensas cantidades de fusiles AK y Simonov SKS, granadas y munición. También arrastraron un montaje antiaéreo de 12,7 mm y tres de 14,5 mm hasta la ZA. Lo que no podían llevarse lo destruyeron.

Tras varias horas, llegaron al límite exterior de las defensas del campamento, donde se detuvieron para descansar un rato. Su oficial en jefe, un comandante, supervisaba toda la operación desde su "K-Car", por encima del campamento. Poco después de que diese la orden de detener el avance, un pequeño grupo localizó una caja de instrucciones de cuero escondida bajo un montón de ramas. Uno de los hombres abrió con cuidado la caja, atento a la posible existencia de una trampa, y ante él apareció un puñado de papeles mecanografiados. También encontraron unas pocas pistoleras que sólo contenían cargadores vacíos. Calcularon que la persona encargada de cuidar aquellos artículos los había ocultado apresuradamente antes de huir entre la maleza. Quienquiera que fuese esta persona, había considerado, de modo erróneo, aquella media docena de pistolas más valiosas que la caja de instrucciones. Tras su examen, ésta reveló una información de incalculable valor, con listas de cientos de guerrilleros, con sus nombres tribales y los tipos de armas invididuales que llevaban, junto a los números de serie de su fabricante. También había mensajes escritos a mano y cartas personales además de una sorprendente colección de fotografías que mostraba personal uniformado del ZANLA en compañía de lo que parecía ser instructores militares soviéticos o alemanes orientales.



Arriba: Todo ha acabado. Varios guerrilleros del ZANLA yacen muertos sobre el polvo tras un salvaje encuentro con la RLI. En último término se distingue una de las casamatas típicas de las posiciones defensivas construidas por el ZANLA para proteger sus campamentos. Abajo: Los frutos de la victoria. Soldados de la RLI posan sobre un carro T-55 capturado.

El hallazgo corroboró la certeza de que se estaban acercando a los hombres a los que se les había ordenado capturar. Sin embargo, su oficial en jefe les ordenó abandonar la búsqueda y volver a la ZA.

La mina era uno de los dos artículos que tenían que ser sacados por aire de la zona aquella tarde. Sin ellos saberlo, un convoy de camiones de tropas del FRELIMO iba en dirección a ellos. Sin embargo, las minas colocadas por el grupo de bloqueo habían funcionado. Al menos una había explosionado bajo el peso de un camión completamente cargado, deteniendo así temporalmente el contraataque mozambiqueño. El comando fue informado de ello a su vuelta a Rodesia. También se les reveló que su comandante había retrasado su vuelo hasta la mañana siguiente debido a los peligros que implicaba el vuelo de helicópteros sin ayuda de sistemas de navegación nocturna adecuados.

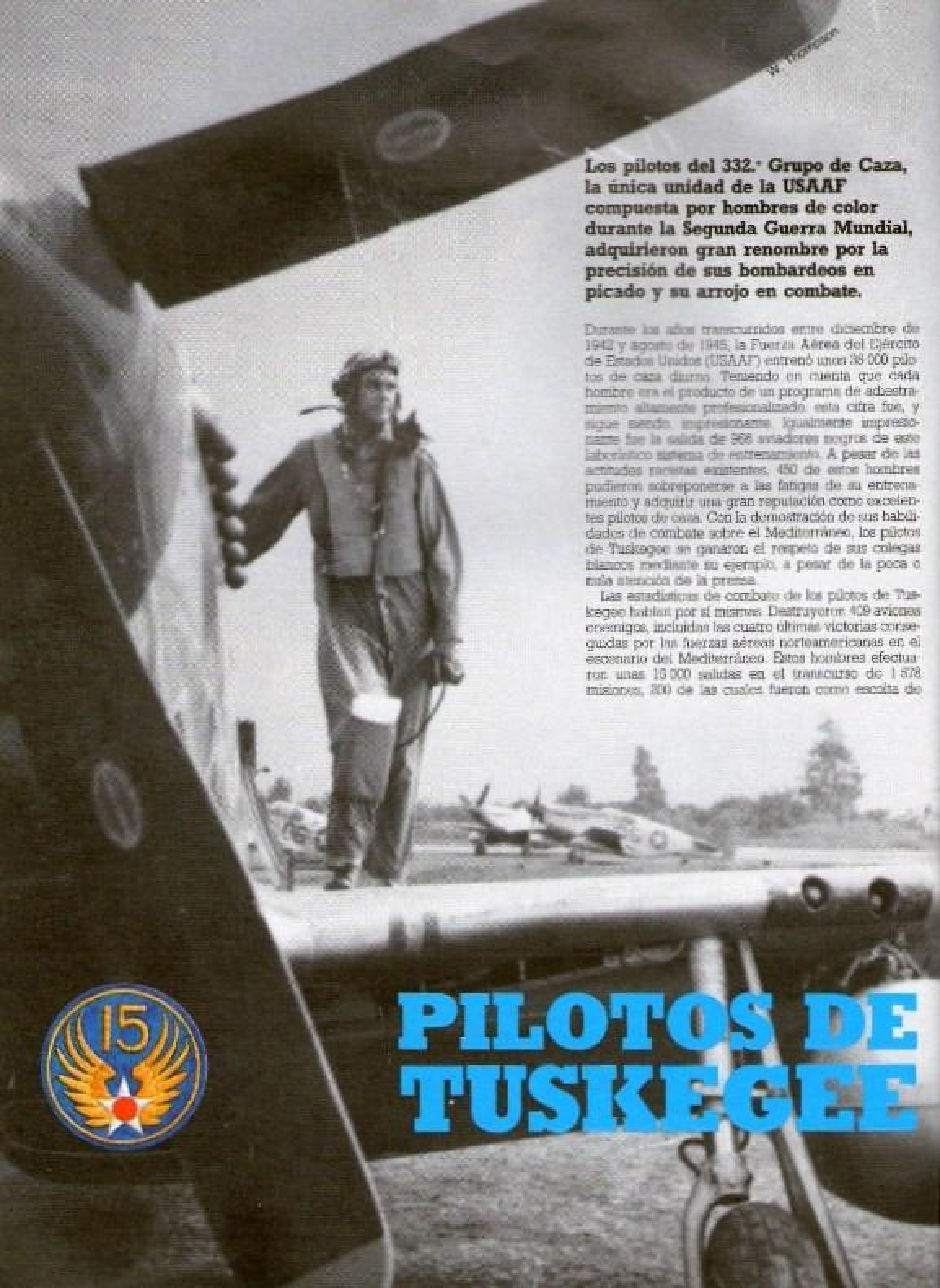
Pocos días después de la incursión, la Rama Especial de Inteligencia les informó que su misión había sido un éxito. Fue una desgracia que no consiguiesen traer de vuelta algún guerrillero vivo, pero el contenido de la caja de instrucciones había proporcionado mucha información valiosísima. También se había descubierto, aunque demasiado tarde, que una gran fuerza de guerrilleros del ZANLA había salido del campamento la noche previa al ataque. Aun así, el hecho es que cuatro docenas de hombres habían entrado en un punto fuerte enemigo, despejado la zona y habían permanecido allí todo el día sin sufrir ni una sola baja. El ZANLA, por otra parte, sufrió al menos 28 muertes.

Curiosamente, muchos de los guerrilleros que habían escapado al comando fueron enviados contra el mismo dos semanas después. Tras una salida de rutina el 14 de mayo, en la que el comando mató o capturó a 21 enemigos, los prisioneros del ZANLA revelaron que su unidad incluía varios oficiales de alto rango y muchos otros que acababan de llegar vía Mozambique. Otra operación fronteriza dos días después culminó con un combate de un día de duración con los restantes miembros del grupo. De los guerrilleros capturados, dos llevaban prendas de camuflaje etíopes. ¿Era una mera coincidencia que sus uniformes, con la hoz y el martillo en la insignia de cuello, fuesen idénticos a los identificados poco antes del asalto al campamento el 29 de abril?



Derecha, inserto: A finales de 1979 la eficacia operacional de la RLI llegó a su fin con la intervención de la fuerza de control de la *Commonwealth*. Un grupo de soldados de la RLI observa la llegada a Rodesia de un transporte Hercules de la RAF. Derecha: Un cabo de la RLI presenta armas en la ceremonia inaugural de "El Soldado", un monumento dedicado a los muertos de la RLI. Esta estatua, de 320 kg. de un soldado equipado para las operaciones en la sabana se encuentra en la República de Sudáfrica.

F. Torrell



W. Thompson

PILOTOS DE TUSKEGEE

Los pilotos del 332.° Grupo de Caza, la única unidad de la USAAF compuesta por hombres de color durante la Segunda Guerra Mundial, adquirieron gran renombre por la precisión de sus bombardeos en picado y su arrojo en combate.

Durante los años transcurridos entre diciembre de 1942 y agosto de 1945, la Fuerza Aérea del Ejército de Estados Unidos (USAAF) entrenó unos 38 000 pilotos de caza diurna. Teniendo en cuenta que cada hombre era el producto de un programa de adiestramiento altamente profesionalizado, esta cifra fue, y sigue siendo, impresionante. Igualmente impresionante fue la salida de 966 aviadores negros de este laberíntico sistema de entrenamiento. A pesar de las actitudes racistas existentes, 450 de estos hombres pudieron sobreponerse a las fatigas de su entrenamiento y adquirir una gran reputación como excelentes pilotos de caza. Con la demostración de sus habilidades de combate sobre el Mediterráneo, los pilotos de Tuskegee se ganaron el respeto de sus colegas blancos mediante su ejemplo, a pesar de la poca o mala atención de la prensa.

Las estadísticas de combate de los pilotos de Tuskegee hablan por sí mismas. Destruyeron 409 aviones enemigos, incluidas las cuatro últimas victorias conseguidas por las fuerzas aéreas norteamericanas en el escenario del Mediterráneo. Estos hombres efectuaron unas 15 000 salidas en el transcurso de 1 578 misiones, 200 de las cuales fueron como escolta de

Mandado por el coronel Benjamin Davis (extremo izquierdo), el 332.º Grupo de Caza recibió su primer destino de combate con la 15.ª Fuerza Aérea del Ejército (cuya insignia aparece en la parte inferior izquierda de la página anterior). Derecha: Mientras un P-51 Mustang se prepara para una salida, los "hombres pájaro negros" del 332.º Grupo de Caza posan ante la cámara (abajo).

W. Thompson

IWM

bombarderos dentro de territorio enemigo. Estas últimas se completaron sin perder ni un solo bombardero. Además, los pilotos de Tuskegee dieron cuenta de cuatro de los ocho cazas a reacción Messerschmitt Me 262 derribados por la 15.ª Fuerza Aérea del Ejército (AAF) norteamericana. De modo increíble, estos logros se gestaron a través de un programa de entrenamiento que carecía tanto de apoyo público como de un equipo puesto al día.

La base primaria para el adiestramiento fue la de Tuskegee, situada cerca del instituto homónimo, en Alabama, y los primeros cadetes fueron enviados a la escuela de vuelo del Ejército el 19 de julio de 1941. El plan original consistía en la formación de una unidad, el 99.º Escuadrón de Persecución, a partir de esta cantera original de 400 hombres. Los aviones destinados inicialmente al escuadrón fueron seis entrenadores primarios Boeing PT-13, cuatro Vultee BT-13 y cuatro entrenadores básicos North American AT-6 Texan. Cuando estos aviones llegaron al 99.º, eran viejos y necesitaban reparaciones.

El 19 de febrero de 1942 se aprobó una segunda unidad, a la que se llamó 100.º Escuadrón de Caza. Ocho meses después, esta unidad constituiría la base del 332.º Grupo de Caza: el primer grupo de hombres de color en la historia de las fuerzas aéreas norteamericanas. Pero mientras tanto, el 99.º Escuadrón de Persecución siguió preparándose para el combate. El avance fue rápido y, cuando el secretario de la Guerra norteamericano, Henry Stimson, visitó las instalaciones de Tuskegee a finales de febrero de 1943, quedó impresionado con lo que vio. Así lo testimonió: "Esta unidad es magnífica, superior a la media". Seis semanas después, el 15 de abril, el escuadrón recibió órdenes de marchar a Camp Shanks, en Nueva York. Por fin, había llegado la oportunidad de actuar: el escuadrón fue destinado a Casablanca, en Marruecos.

La moral se fortaleció cuando la unidad supo que iba a equiparse con aviones Curtiss P-40L Warhawk, una considerable mejora sobre los entrenadores básicos y primarios anteriormente utilizados por los pilotos. El escuadrón fue destinado al 27.º Grupo de Caza (FG), una unidad experimentada y muy versada en las técnicas de bombardeo en picado. El grupo desarrolló rápidamente un buen espíritu de equipo y el 99.º Escuadrón de Persecución desafió con frecuencia a los North American A-36 (una versión de ataque al suelo del P-51 Mustang) del 27.º FG en combates aéreos simulados.

El 31 de mayo de 1943, el escuadrón llegó a Fordjouna, en el norte de África, para completar la fase

PROBLEMAS RACIALES

En sus planes de expansión bélica de contingencia, el Cuerpo Aéreo del Ejército norteamericano no tenía pensado incorporar negros a sus filas. Sin embargo, había un programa de entrenamiento "separado pero equivalente" en el instituto de Tuskegee, Alabama. Una de las principales figuras políticas que ayudó al instituto fue el senador Harry S. Truman. Éste contó con el apoyo de la señora Eleanor Roosevelt, y su presión conjunta contribuyó a la legislación que apoyaba la integración de los negros en el Programa de Entrenamiento de Pilotos Civiles. Éste fue el resorte que hizo que los escuadrones de negros se entrenasen para el combate en la base aérea de Tuskegee. Sin embargo, cuando el número de oficiales negros aumentó, creció la tensión racial. En opinión de algunos oficiales de alto rango, ningún oficial negro debía estar en posición de dar órdenes a los blancos. Semejante prejuicio tuvo una corta existencia gracias a las actuaciones de muchos pilotos negros muy capacitados. En junio de 1949, el presidente Truman utilizó la legislación recientemente aprobada por el Congreso para integrar a los negros en las Fuerzas Armadas norteamericanas. Desde 1949, la Fuerza Aérea ha avanzado enormemente en la igualdad de oportunidades. En 1970, Daniel "Chappie" James alcanzó el empleo de general de brigada. James llegó a ser general de cuatro estrellas, el más alto rango alcanzado por un oficial negro en la Fuerza Aérea norteamericana. La actual situación del oficial negro sigue mejorando. Las cifras publicadas a finales de 1986 mostraron que había casi 5 000 oficiales de color en la USAF. Seis de ellos son ahora generales.

final del entrenamiento táctico. Fue allí donde los pilotos conocieron al famoso coronel Philip Cochran, cuyas increíbles hazañas en los cielos norteafricanos se habían hecho legendarias en pocos meses. Tras volar con el 99.º Escuadrón de Persecución en varias ocasiones, Cochran dijo de los pilotos de Tuskegee que "son pilotos natos de bombardeo en picado". Las primeras salidas de combate del escuadrón correspondieron a dos P-40 acompañados de seis A-36 del 27.º FG. Esta combinación estaba destinada a proporcionar al 99.º una excelente instrucción con algunos de los mejores pilotos de las fuerzas aéreas norteamericanas. Lanzar al combate a todo el escuadrón en masa hubiera resultado un desastre.

Cuando los Aliados empezaron a concentrar sus esfuerzos contra Sicilia, el 99.º fue rebautizado 324.º FG. La primera misión del grupo fue escoltar bombarderos medios al sector occidental de Sicilia. Mientras operaban desde El Haouria, en el norte de África, los pilotos de Tuskegee se vieron en el grueso de la acción. El 2 de julio de 1943, el escuadrón consiguió su primera victoria. El teniente Charles Hall la contó posteriormente:

> "Era mi octava misión y estábamos escoltando unos B-25 durante un bombardeo. Justo después de que los bombarderos soltasen sus cargas, yo avisté dos Fw 190 que los seguían. Me dirigí hacia el espacio que había entre los cazas y sus blancos, consiguiendo virar por dentro de los 190. Disparé una larga ráfaga y vi cómo mis trazadoras alcanzaban al segundo caza. Él estaba virando a la izquierda pero, de pronto, cabeceó y se dirigió al suelo."

Poco después de este "estreno", el general Dwight D. Eisenhower realizó una visita a la base del escuadrón. Felicitó a Hall por su victoria y elogió al 99.º Escuadrón de Persecución por su actuación.

La invasión de Sicilia tuvo lugar el 10 de julio de 1943, y el 99.º Escuadrón de Persecución realizó incontables salidas de ametrallamiento y bombardeo



Derecha: Mientras el capitán Andrew "Jug" Turner espera la orden de despegue, su mecánico jefe realiza una comprobación de última hora en el Mustang. Abajo: De regreso de una misión sobre la playa de Anzio, al sur de Roma, unos pilotos del 99.º Escuadrón de Persecución comentan su encuentro con la *Luftwaffe*. La misión fue todo un éxito y los hombres de Tuskegee consiguieron ocho de las 28 victorias reclamadas.

W. Thompson

IWM

IWM





Extremo izquierdo: Instrucciones antes del vuelo para los Tuskegee de la 15.ª Fuerza Aérea del Ejército. El teniente Edward C. Gleed señala el objetivo del día, una incursión de bombardeo contra instalaciones militares alemanas. Izquierda: El sargento especialista Alfred Morris ayuda al capitán William Mattison a instalarse en su P-51 Mustang.

en picado como parte del 324.º FG. Tras once días en los que efectuó 175 salidas junto al 324.º, el escuadrón fue destinado al Octavo Ejército del general Bernard Montgomery. Esta breve asociación sólo duró ocho días y fue seguida por un traslado a Licata, en Sicilia, como parte del 33.º FG.

Aunque el 99.º Escuadrón de Persecución había recibido elogios de todas partes, se le consideraba aún el "hijastro" de la Fuerza Aérea. Los pilotos estaban en el aire virtualmente todos los días y la fatiga empezaba a dejarse notar. La dotación del escuadrón, de 26 pilotos, estaba muy por debajo de la media de 30 a 35 usual en el escenario del Mediterráneo y se necesitaban desesperadamente remplazos. Éstos llegaron por fin el 22 de julio. Sin embargo, el escuadrón seguía aun sin recibir la tan deseada base avanzada. En este punto de la guerra, la *Luftwaffe* operaba desde muy atrás de sus líneas y cualquier escuadrón aliado que no estuviese desplegado en posición muy avanzada no tenía oportunidad de establecer contacto con aviones enemigos. El escuadrón recibía publicidad adversa tanto de fuentes militares como civiles y los hombres empezaron a pensar que aquello era un caso de "maldito seas, tanto si lo mereces como si no". Hubo quien sugirió en la prensa que las futuras unidades de negros no saliesen de Estados Unidos y que se les asignasen misiones de defensa metropolitana para liberar de esta forma a unidades de blancos, que podrían trasladarse al frente.

A finales de enero de 1944, con 17 victorias en su haber, el escuadrón había realizado 2 548 salidas

Pero un hombre salvó la situación y consiguió llevar al frente una segunda unidad de pilotos de color. El comandante en jefe del 99.º Escuadrón de Persecución, el coronel Benjamin Davis, fue llamado a Estados Unidos el 7 de octubre de 1943 para tomar el mando del joven 332.º Grupo de Caza. La unidad había sido creada el 13 de octubre de 1942 y, a finales de 1943, había crecido hasta tres escuadrones totalmente equipados: el 100.º, el 301.º y el 302.º. Originalmente, se había seleccionado a un coronel blanco para mandar el grupo, pero después se optó por Davis. Fue su determinación y su capacidad de persuasión lo que aseguró un segundo destino de combate para el 332.º FG y su unidad antecesora.

Cuando Davis dejó el mando del 99.º, su lugar como oficial en jefe lo tomó el capitán George S. Roberts. Ahora, con Davis promoviendo la causa de los pilotos de Tuskegee, el 99.º se convirtió por fin en un escuadrón de combate. El 7 de octubre, la unidad se unió al 79.º FG en Foggia, Italia, como parte de la 12.ª AAF. Cuando empezó la batalla de Anzio, el 22 de enero de 1944, la función de la 12.ª AAF consistía en aislar la zona de batalla e impedir que los refuerzos enemigos llegasen al frente. A los cinco días de la ofensiva, el capitán Clarence Jamison localizó un enorme grupo de cazas alemanes sobre la cabeza de playa. Numéricamente, el enemigo tenía una ventaja de dos a uno. Los pilotos del 99.º no se acobardaron por la fuerza de su adversario y se lanzaron al ataque. Se produjo un enmarañado y confuso combate aéreo en el que la experiencia y tenacidad del 99.º fue el factor decisivo. Cinco cazas alemanes fueron derribados en sólo cuatro minutos. Después, aquella tarde, una patrulla encabezada por el teniente James T. Wiley derribó otros tres aviones, con lo que el total del día ascendía a ocho victorias. Otros cuatro aviones enemigos fueron destruidos al día siguiente, siendo el capitán Charles Hall el autor de dos de los derribos.

A finales de enero de 1944, con 17 victorias en su haber, el escuadrón había efectuado 2 548 salidas en el transcurso de 390 misiones. El general Henry Arnold, general al mando de las Fuerzas Aéreas del Ejército norteamericano, había sido anteriormente muy escéptico en torno a la capacidad del 99.º. Sin embargo, los éxitos de la unidad sobre Anzio hicieron que Arnold comentase: "Los resultados del 99.º Escuadrón de Persecución han sido muy loables. Mis mejores deseos para que continúe por este camino."

Mientras tanto, no muy lejos, el 332.º Grupo de Caza acababa de llegar. La unidad había salido de Camp Henry, en Virginia, el 3 de enero de 1944, y

TENIENTE GENERAL BENJAMIN DAVIS

Benjamin O. Davis (abajo) nació el 18 de diciembre de 1912 y entró en la Academia Militar de Estados Unidos en 1932. Desde aquel instante, Davis nunca se echó atrás y su hoja de servicios demuestra que ha sido uno de los jefes más sobresalientes de la historia militar norteamericana.

Tras su graduación en West Point en 1936, Davis mandó una compañía de infantería en Fort Benning, Georgia. Licenciado en la Escuela de Infantería, se hizo profesor de ciencia militar en el Instituto de Tuskegee, en Alabama. En mayo de 1941, Davis entró en la Escuela de Vuelo Avanzado de la base aérea de Tuskegee.

Trasladado al Cuerpo Aéreo del Ejército en mayo de 1942, Davis se convirtió en jefe de la primera unidad de pilotos de color: el 99.º Escuadrón de Persecución. Bajo la guía de Davis y casi sin asistencia, el escuadrón se convirtió en una organizada máquina de combate. La unidad llegó al frente en abril de 1943.

Davis volvió a Estados Unidos en octubre de 1943 y tomó el mando del 332.º Grupo de Caza. Tras la guerra, Davis pasó un año en el Colegio de la Guerra Aérea y después completó estudios en la Escuela de Tiro de la base de Nellis.

En noviembre de 1953 asumió el mando de la 51.ª Ala de Caza. Después fue nombrado jefe del estado mayor de la 12.ª Fuerza Aérea norteamericana en Ramstein-Miesenbach, Alemania Federal.

El último destino de Davis fue el de vicecomandante del Mando de Ataque norteamericano en la base de MacDill. Se retiró con el empleo de teniente general.



W. Thompson

W. Thompson

IWM

había llegado a Tarento, Italia, a comienzos de febrero. Al principio, parecía seguro que la unidad emplearía aviones Bell P-63 King Cobra. Pero debido a problemas en la línea de producción, el grupo se equipó con Republic P-47 Thunderbolt. Eran aviones "Razorback", del modelo P-47D, heredados del 325.º FG. Rápidamente se pintaron las colas de rojo, el color distintivo del 332.º. Los tripulantes de los bombarderos a los que los pilotos de Tuskegee protegían se referían a ellos como los "ángeles negros de cola roja". Para la *Luftwaffe*, eran los *"Schwartze Vogelmenschen"* ("hombres pájaro negros").

Asignado a la 306.ª Ala de Caza de la 15.ª AAF, el 332.º FG del coronel Davis fue declarado operacional el 9 de junio de 1944. Dos días después, los pilotos demostraron su potencial cuando cinco cazas enemigos cayeron bajo sus armas sobre el norte de Italia. El teniente Wendell O. Pruitt, del 302.º Escuadrón, comentó posteriormente su parte de la acción:

"Fuimos asignados a dar cobertura superior a los B-24. Durante la aproximación a la zona de Udine, varios Me 109 empezaron a atacar a los bombarderos. Cada caza enemigo realizó una pasada sobre los cuatrimotores y después se alejó con un rizo. Yo viré, aceleré al máximo y me acerqué a un 109 a unos 760 km/h. Esperé a que saliese de su maniobra, le solté un par de ráfagas de dos segundos y después lo vi explosionar."

Uno de los logros aliados en el escenario mediterráneo más espectaculares fue a cuenta del 332.º FG. El 25 de junio, el capitán Joseph Elsberry mandaba una patrulla cuando localizó a un destructor alemán en el puerto de Trieste. A pesar de una intensa cortina de fuego antiaéreo, los Thunderbolt se lanzaron a darle una pasada. El teniente Pruitt abrió el espectáculo al conseguir una serie de impactos directos que provocaron un pequeño incendio. El teniente Gwynne Pierson dió una segunda pasada de fuego de ametralladora, que probablemente alcanzó algún pañol de municiones. Hubo una gigantesca explosión y, minutos después, el destructor se hundió en el fondo del puerto. Al principio, la 15.ª AAF se negaba a creer que semejante derrota hubiese sido infligida sin utilizar bombas. Tras proyectar la película filmada por la cámara de Pierson, no quedó ninguna duda. La increíble precisión del fuego de 12,7 mm de los Thunderbolt quedó a la vista de todos.

Mientras tanto, el 99.º Escuadrón de Persecución pasaba de un grupo a otro. Tras dejar el 79.º, trabajó con el 324.º y el 86.º FG. El 29 de junio de 1944 el escuadrón se trasladó a Orbetello, Italia, y se unió al 332.º FG. Era una ocasión histórica: el primer grupo de cuatro escuadrones de pilotos de color en las fuerzas aéreas norteamericanas. Al principio, la fusión disgustó a los hombres del 99.º, que consideraron amenazada su identidad. Pero estos sentimientos se desvanecieron rápidamente cuando el grupo recibió la noticia de su inminente conversión a los P-51C Mustang. El 12 de julio, el 332.º celebró la triple victoria del capitán Joseph Elsberry, la segunda conseguida por un piloto negro. El grupo había recibido la misión de escoltar a los B-17 Flying Fortress de la 5.ª Ala de Bombardeo, pero se había visto obligado a virar 360 grados debido a que los bombarderos habían aparecido algo apartados del lugar acordado. Mientras los Mustang viraban a gran altitud para reunirse con sus "protegidos", unos treinta Fw 190

cayeron sobre los bombarderos. Los pilotos alemanes pensaron que tenían una presa fácil. Cuando los pilotos de Tuskegee avistaron a los cazas enemigos, lanzaron sus Mustang en un picado de alta velocidad. Los alemanes vieron repentinamente las trazadoras y empezaron a alejarse. Los P-51 se acercaron con una crucial ventaja de velocidad y empezaron a contactar con los cazas enemigos. Elsberry narró después esta memorable acción:

'Me acerqué a un 190 y empecé a dispararle. Recibió numerosos impactos, tuvo una explosión, viró y cayó derecho hacia el suelo. Un segundo caza se cruzó en mi camino en un ángulo de 70 grados y yo me lancé detrás de él. Empezó a soltar humo y cayó en picado hacia el suelo. Seguí al tercer 190 a través de una serie de maniobras en 'S' mientras intentaba librarse de mí. El contacto inicial se produjo a 3 500 m y terminó a 600 m. Siguió su picado y, tras calcular erróneamente la recuperación, se estrelló contra el suelo.'

El 332.º FG había demostrado ser una máquina de combate bien engrasada. Los hombres no necesitaban hablar de ello y dejaron que sus acciones lo hicieran en su lugar.

La unidad del coronel Davis tuvo su mejor día el 24 de marzo de 1945, cuando tomó parte en la más larga misión de la historia de la 15.ª AAF: un trayecto de 2 500 km hasta Berlín. Los Mustang tenían que cubrir a los bombarderos B-17. Cuando otro de los tres grupos de caza participantes llegó tarde al punto de reunión, el 332.º recibió órdenes de continuar hacia el objetivo con las Fortalezas Volantes. Sin embargo, había una gran concentración de cazas a reacción alemanes Me 262 sobre Berlín. Hasta la fecha sólo dos reactores habían sido derribados por la 15.ª AAF.

Varias ráfagas de ametralladora bien dirigidas hicieron que el caza a reacción entrase en barrena, fuera de control

La primera victoria fue para el teniente Roscoe Browne. Un Me 262 se colocó detrás de su Mustang. Alabeando una y otra vez, consiguió que el piloto enemigo errase el tiro y logró colocarse detrás del Messerschmitt. Varias ráfagas bien dirigidas de fuego de ametralladora dejaron el caza a reacción fuera de control. Aquel mismo día, tres Me 262 más cayeron bajo el fuego de los pilotos de Tuskegee.

El 31 de marzo, los 'Colas Rojas' aumentaron su palmarés durante un encuentro con 17 cazas alemanes sobre Linz, Austria. Cuando todo acabó, 13 aviones enemigos habían sido derribados contra ninguna pérdida propia. El grupo consiguió otras 12 victorias para su largo haber al día siguiente. Finalmente, el 26 de abril, el 332.º fue el responsable del último avión enemigo derribado en el escenario del Mediterráneo.

Mientras terminaba la guerra en Europa, el 322.º volvió a Estados Unidos, donde fue disuelto en Camp Kilmer, Nueva Jersey. Los hombres fueron enviados de vuelta a la base de Tuskegee y Godman Field, en Kentuky, para descubrir que los problemas raciales no habían cambiado. Los oficiales recibieron trabajos que les ofrecían pocas oportunidades de progresar. Cuando se cerró la base de Tuskegee, en enero de 1946, las bases primarias para pilotos negros pasaron a ser Godman y Lockbourne, en Ohio.

El 1 de junio de 1948, el Congreso de Estados Unidos aprobó la legislación que integraba a los hombres de color en las Fuerzas Armadas. Los pilotos de Tuskegee disponían ahora de las oportunidades que habían deseado durante tanto tiempo. Muchos negros iban a escalar a empleos de responsabilidad. Evidentemente, los pilotos de Tuskegee fueron verdaderos pioneros... tanto en la guerra como en la paz.

Izquierda, fotografía principal: Bombarderos B-17 de la 15.ª Fuerza Aérea del Ejército lanzan su carga sobre una fábrica de aviones Messerschmitt en Austria. Izquierda, superior: El teniente Westmoreland del 332.º Grupo de Caza. Izquierda, centro: El teniente Samuel Curtis. Derecha: El capitán McGee (izquierda de la fotografía). La destacada carrera de McGee abarcó tres guerras. En Corea, sirvió como controlador aéreo avanzado (abajo) y volvió al combate durante la guerra de Vietnam (inferior). En ésta fue el comandante del 16.º Escuadrón de Reconocimiento Táctico. En la fotografía aparece sentado en la cabina de un RF-4C Phantom II.


W. Thompson
W. Thompson/capitán C. McGee
W. Thompson/capitán C. McGee

HEROES DE LA HERRADURA

La Herradura, un anillo de colinas situado al sur de la Línea Mareth, en Tunicia, fue uno de los objetivos más difíciles de los Guardias Granaderos durante su participación en la campaña contra el *Afrika Korps*.

En la capilla del cuartel de los Guardias Granaderos en Purbright hay una pequeña cruz de piedra blanca en memoria de los soldados caídos en la batalla de la Herradura, en marzo de 1943. Esta imagen, guardada en el hogar de uno de los más viejos regimientos del Ejército británico, recuerda a los nuevos reclutas lo que significa ser un guardia.

El 16 de junio de 1942, el 6.º Batallón de los Guardias Granaderos, mandado por el teniente coronel A.F.L. Clive, zarpó de Gran Bretaña rumbo al norte de África para unirse a la 201.ª Brigada de Guardias, bajo el mando del general J.A. Gascoigne. Tras batir la bandera británica durante un viaje de buena voluntad por Palestina y Siria, en febrero de 1943 el batallón atravesó por tierra 3 500 km hasta Medinine, en el sur de Tunicia, para unirse al Octavo Ejército del general Montgomery. Un mes después, el 6 de marzo de 1943, la batalla de Medinine empujó a las fuerzas del Eje más allá de la Línea Mareth y proporcionó a Montgomery la oportunidad de atacar en fuerza.

Aun debilitadas y desmoralizadas, las fuerzas alemanas e italianas bajo el mando del general Giovanni Messe seguían siendo formidables adversarios, atrincheradas detrás de un sistema de fortificaciones que abarcaba 35 km desde el Mediterráneo hasta las colinas de Matmata, en el este. Los fortines de hormigón y el uadi Zigzaou constituían para las cinco divisiones del Eje de Messe un poderoso bloqueo frente a un asalto aliado.



Abajo: Silueteados en un dramático contraluz, los servidores de un cañón de 25 libras añaden sus proyectiles a una enorme barrera artillera móvil tendida en apoyo del avance de la infantería. El cañón de 25 libras (88 mm) fue una arma inmensamente valiosa en la guerra del desierto, pues era fácilmente maniobrable y tenía un alcance superior al de la artillería alemana y norteamericana de 105 mm.

IWM

IWM

Arriba: El general Bernard Montgomery (centro) habla con un oficial de los Guardias Granaderos durante una visita a las posiciones de éstos en Túnez. A la izquierda de Montgomery está el teniente coronel A.F.L. Clive, oficial en jefe del 6.º Batallón. Izquierda: Un mojón con unos nombres que se harían famosos durante la campaña del Octavo Ejército en el desierto. Inferior: Unos soldados se abren camino a través del alambre de espino en la Línea Mareth.

IWM

Montgomery hizo sus planes con cuidado y decidió librar una batalla preliminar que permitiese a la 51.ª División *Highland* lanzar un asalto frontal sobre el uadi Zess sin temor a ser flanqueada. Elementos de la 90.ª División Ligera del *Afrika Korps* ocupaban una posición exterior situada al sur de la Línea Mareth, en una zona de colinas en forma de herraduras a ambos lados de la carretera Gabes-Medenine. La 201.ª Brigada de Guardias recibió por ello órdenes de asegurar la zona. El reconocimiento aéreo no había localizado ningún campo de minas en las cercanías. El asalto iba a ser precedido por una cortina de fuego de artillería.

Después de visitar el cuartel general de la brigada de Gascoigne, Montgomery se marchó con estas palabras: "Cuando doy una fiesta, siempre es una gran fiesta. Y ésta va a ser una gran fiesta". Pero lo que no sabían los del 6.º Batallón es que el enemigo ya estaba alertado; la fiesta de Montgomery iba a contar con muchísimas personas no invitadas.

El 15 de marzo, 24 horas antes del ataque, una patrulla bajo el mando del teniente J.K.W. Strang-Steel fue sorprendida por el enemigo y dos guardias fueron hechos prisioneros. Además, capturaron a un oficial de artillería de la División *Highland* que lleva-

RHL/IWM



6.º BATALLÓN DE LOS GUARDIAS GRANADEROS

El 6.º Batallón se formó en Caterham el 18 de octubre de 1941. El 3.er y 5.º Batallones se habían formado en 1940 y la creación de estas tres nuevas unidades permitió que el 1.º, 2.º y 4.º Batallones se convirtieran en unidades acorazadas. Mandado por el teniente coronel A.F.L. Clive, el 6.º Batallón fue elegido para los primeros despliegues a ultramar. El batallón dejó Gran Bretaña el 18 de junio de 1942, con destino a Suez para unirse a la 201.ª Brigada de Guardias del general J.A. Gascoigne en Qatana, Siria. En noviembre de 1943 permaneció en el norte de Siria. Entre el 7 de febrero y el 6 de marzo de 1943 el batallón efectuó un viaje de 3 500 km a través de Siria, Palestina, Egipto y Libia. Tras permanecer en reserva, por decisión de Gascoigne, durante la batalla de Medenine el 6 de marzo, la entrada en combate del batallón se produjo en la batalla de la Herradura el 16 y 17 de marzo. El final de la campaña tunecina fue seguido por un período de reequipamiento y entrenamiento en Bone, Argelia. En agosto de 1943, el batallón volvió a Trípoli y un mes después, el 9 de setiembre, se convirtió en el primer batallón de los Granaderos que ponía el pie en el continente europeo desde Dunkerque al desembarcarlo en Salerno, Italia, como parte de la fuerza invasora aliada. Tras combatir con distinción durante la lucha por el cerro "*Bare Back*", en Camino, el 8 de marzo de 1944 el batallón se retiró del frente y se reorganizó. El 4 de diciembre de 1944, el 6.º Batallón fue disuelto.

LA LÍNEA MARETH

Tras la batalla de El Alamein (del 23 de octubre al 4 de noviembre de 1942), el Octavo Ejército del general Montgomery persiguió al *Afrika Korps* de Rommel a través de Tobruk, Bengasi y Trípoli. El 18 de febrero de 1943, las fuerzas del Eje, que comprendían el Quinto Ejército alemán y el Primer Ejército italiano, se retiraron trás la Línea Mareth, un sistema de fortificaciones originalmente construido por los franceses para impedir la invasión italiana de Tunicia.

El 6 de marzo de 1943, Rommel envió tres divisiones acorazadas a atacar el flanco sudoccidental aliado en Medinine. Sin embargo, los espías aliados descubrieron sus intenciones. Se reforzaron los cañones contracarro y las fuerzas de Rommel fueron derrotadas por los Guardias *Coldstream* y Granaderos de la 201.ª Brigada de Guardias.

Asistido por un ataque de diversión (operación "*Wop*") por el norte, a cargo del II Cuerpo del Ejército norteamericano del general George Patton, Montgomery lanzó un ataque en tres fases contra las fuerzas del Eje atrincheradas tras la Línea Mareth. La primera fase fue un ataque preliminar por parte de la 201.ª Brigada de Guardias para eliminar a los elementos de la 90.ª División Ligera alemana, desde las tierras altas hacia el sur de la Línea Mareth. El nombre clave fue operación "*Walk*".

Tres días después Montgomery lanzó la segunda fase de su asalto, con el XXX Cuerpo que atacó por el centro y la División Neozelandesa, bajo el mando del general Bernard Freyberg, realizó un movimiento de flanqueo a través de las colinas de Matmata hacia El Hamma. Cuando la 15.ª División *Panzer* rechazó el asalto frontal del XXX Cuerpo, Montgomery descargó el peso de la ofensiva sobre el sector de Freyberg. Esta estrategia, conocida como "Supercarga II", incluía un asalto aéreo diurno y una barrera artillera móvil. Esto obligó a las fuerzas del Eje a trasladar las tropas al flanco derecho y, como resultado, la 51.ª División *Highland* británica atravesó la debilitada Línea Mareth el 27 de marzo.

ba un mapa en el que estaban claramente señaladas las líneas de la preparación artillera. Los servicios de información alemanes reaccionaron con gran rapidez e hicieron desplegar elementos de la 90.ª División Ligera a lo largo de la línea de avance de la brigada hacia la Herradura.

A las 19,30 horas del 16 de marzo, ajena a estos movimientos, la brigada avanzó por el terreno abruptado de la primera línea; los Guardias Granaderos estaban a la derecha y el 3.° Batallón de los Guardias *Coldstream* iba a la izquierda. La luz de la luna hizo que los Granaderos pudiesen divisar su objetivo; un grupo de áridas colinas empequeñecidas por las montañas de Mareth, situadas en el horizonte.

El teniente coronel Clive revisó su plan de ataque con sus oficiales. Había diseñado un ataque de tres compañías por la derecha, centro e izquierda de la Herradura, la 3.ª, al mando del capitán G.C. Gwyer, la 1.ª, a las órdenes del comandante Peter Evelyn, y la 4.ª del comandante Thomas Butler, respectivamente. Un grupo de consolidación compuesto por la 2.ª Compañía junto con secciones de exploración, ametralladoras medias, morteros y vehículos esenciales tenía que evitar cualquier contrataque enemigo. Mandado por el comandante W.H. Kingsmill, este grupo tendría que sortear las altas riveras del uadi Zess antes de poder unirse a las tres compañías de asalto. El ejercicio y la disciplina había hecho de sus hombres los mejores soldados en el norte de África, que ahora marchaban animosamente a través de los olivares que conducían al uadi Zess.

Los alemanes, ocultos en un elaborado sistema de trincheras, sabían que podían aguantar

Tumbados en el suelo en la línea de salida, a 900 m del uadi, los Granaderos calaron bayonetas y esperaron a que la artillería iniciase el bombardeo. A las 20,45 horas, el aire nocturno se rasgó bajo el choque de las armas, mientras los cañones de 25 libras de ocho regimientos de artillería concentraban su cortina de fuego móvil en un frente de 3 000 m. Fue la señal de avance y el batallón se lanzó a campo abierto, encontrando sólo un fuego enemigo esporádico, y cruzó el uadi con pocas bajas.

Mientras el batallón se reagrupaba, una patrulla avanzada descubrió un delgado cable tendido paralelamente al uadi unos 50 m al norte de las compañías de asalto. El reconocimiento preliminar y la información se habían equivocado, ya que el enemigo había podido colocar un amplio campo de minas en su primera línea defensiva. Los alemanes, ocultos en un elaborado sistema de trincheras, sabían que podían intentar aguantar su fuego.

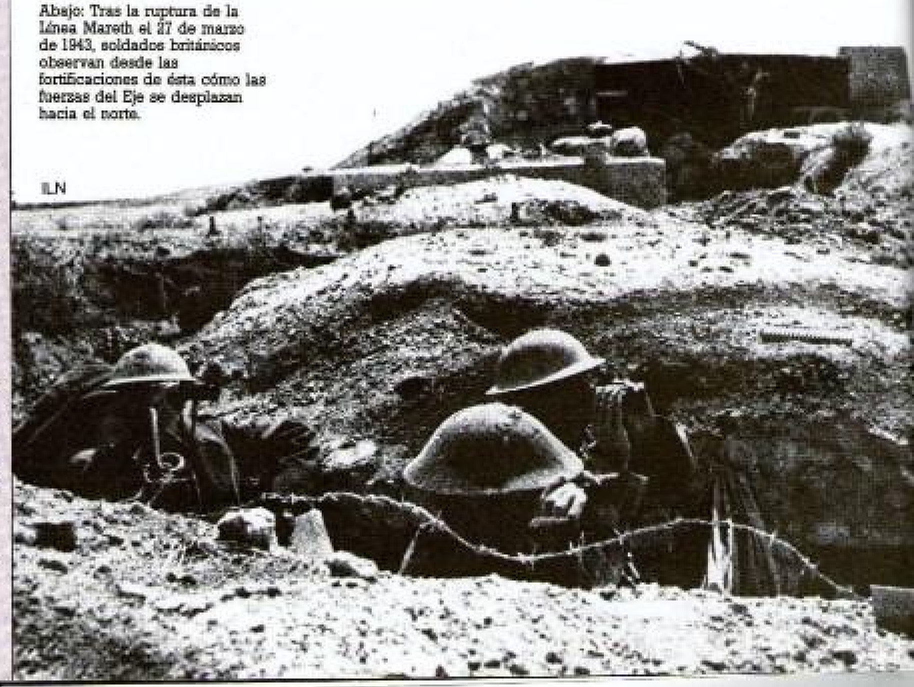
Al principio, las balas trazadoras de color rojo pasaron sobre las cabezas de los Granaderos mientras éstos avanzaban hacia la ladera. Pero, cuando una serie de violentas explosiones sacudieron el terreno, las compañías de asalto se dieron cuenta de la magnitud de su error. Las bajas se amontonaban, y aumentaron aún más cuando los equipos de morteros alemanes abrieron fuego. Los guardias habían caído en una trampa. Mientras los mortales fragmentos de metralla de las granadas de mortero volaban a su alrededor, se abrieron paso hacia posiciones alemanas.

Un oficial describió posteriormente estos terroríficos momentos:

"En un instante, yo pensé que lo mejor para cruzar el campo de minas sería marchar en fila india, pero cuando varios hombres que me seguían de cerca saltaron por los aires, reconsideré mi idea. Los hombres deberían ir dispersos para que ninguna mina causase más de una sola baja."

Los soldados alemanes que observaban y esperaban en sus trincheras quedaron asombrados por la bravura de la infantería que avanzaba inexorablemente hacia ellos. El capitán Gwyer, a pesar de estar malherido, insistió en ser llevado hasta el objetivo de la 3.ª Compañía. El teniente N.S.T. Margetson salió decididamente para silenciar una ametralladora, pero nunca se le volvió a ver vivo.

Por fin, una hora después de la salida, las compañías de asalto terminaron de cruzar el campo de minas, sólo para descubrir la existencia de otro en su camino. Las nubes de polvo levantadas en el aire por la cortina de fuego de artillería, las granadas de



Abajo: Tras la ruptura de la Línea Mareth el 27 de marzo de 1943, soldados británicos observan desde las fortificaciones de ésta cómo las fuerzas del Eje se desplazan hacia el norte.

ILN

La batalla de la Herradura
6.º Batallón de Guardias Granaderos, 16-17 marzo 1943

Tras la decisiva derrota infligida al *Afrika Korps* en El Alamein a finales de 1942, el Octavo Ejército empezó una larga marcha hacia las puertas de Tunicia que finalmente se detuvo a causa de una serie de defensas del Eje conocida como la Línea Mareth. Aunque la operación *"Torch"*, el desembarco aliado en Argelia y Marruecos a principio de noviembre de 1942, había obligado a las fuerzas del Eje a combatir en dos frentes, los Aliados aún buscaban una batalla decisiva. El Octavo Ejército empezó las operaciones contra la Línea Mareth en marzo de 1943. El 16 de marzo, el 6.º Batallón de los Guardias Granaderos se lanzó contra la Herradura.

Marcha sobre Mareth
diciembre 1942 a febrero 1943

Gabès
Mareth
Medenine 16 feb
Trípoli 23 ene
Coradini 21 ene
Homs 19 ene
Misurata
Tarhuna
19 ene
TUNICIA
MAR MEDITERRÁNEO
Buerat
Sirte 21 dic
Nofilia
Arco de Mármol
15 ene
LIBIA

Claves
Avance del Octavo Ejército
Defensas del Eje

La Línea Mareth

Gabès
MAR MEDITERRÁNEO
Retirada del Eje
TUNICIA
Mareth
pantanos
Bene Zelten
Uadi Zigzaou
Uadi Zess
Ataques del 8.º Ejército
La Herradura
Toujane
Montes Matmata
Medenine
Ksar el Hallouf

En la Herradura

16 de marzo
19,30 Los Guardias Granaderos empiezan a avanzar hacia la Herradura.
20,45 Empieza el ataque. Precedidos por una barrera artillera, los guardias salvan dos campos de minas y avanzan hacia la primera línea del enemigo.
22,30 La 3.ª Compañía toma la Cota 139.

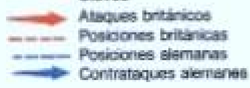
Punto 109
1
Cota 139
2
Sidi el Gueisa
Punto 153
3.er Bón. Coldstream Guards
Punto 117
3
bloqueo de carretera
campo de minas
alambradas
campo de minas
Uadi Zess
bloqueo de carretera
carretera con socavones
3.ª Cía.
4.ª Cía.
1.ª Cía.
6.º Bón. Guardias Granaderos

Contrataque enemigo

17 de marzo, 01,00 Al notar la vulnerabilidad de los guardias, los alemanes lanzan sucesivos contrataques contra las posiciones británicas en la Cota 139 y el Punto 109. Los guardias replican con granadas y fuego de armas portátiles. Los asaltos enemigos son frustrados, pero los guardias están en peligro de quedar rodeados y ser destruidos a menos que se organice una retirada.

Los guardias se retiran

05,25 Al amanecer, los guardias reciben órdenes de retroceder al *uadi Zess*. La artillería aliada les cubre, pero la 4.ª Compañía es eliminada.
08,45 Los supervivientes de la 1.ª Compañía llegan a salvo tras una marcha a través de territorio enemigo.
10,00 Los últimos rezagados escapan de las garras del enemigo, pero se han perdido casi 300 hombres.



mortero y las explosiones de minas se sumaban a la confusión reinante en la batalla. Pero los guardias no se apartaban de su decisión de tomar las elevaciones de terreno. Su anterior espíritu de determinación había dado paso a un abrumador sentimiento de ira y el deseo de echar mano al enemigo.

A las 22,30 horas, el sonido del fuego enemigo en la Cota 139 quedó silenciado: la 3.ª Compañía había tomado su objetivo. Minutos después, la compañía disparó bengalas Very verdes y rojas para confirmar su éxito al teniente coronel Clive. A las 23,20 horas, las otras dos compañías se habían lanzado sobre el último cerro y sacado a los alemanes de sus trincheras. Los que se negaron a rendirse sucumbieron bajo las bayonetas, y los guardias recorrieron la línea de defensa para volar los puntos fuertes enemigos con unas pocas granadas bien colocadas. Las bengalas Very se encendieron y fueron recibidas con hurras por el grupo de consolidación.

Mientras el silencio se adueñaba de las colinas, las compañías de asalto empezaron a contar las bajas; el coste de los objetivos había sido alto. La 4.ª Compañía había sufrido un 70 por ciento de pérdidas y estaba desesperadamente escasa de munición. La 1.ª Compañía del comandante Evelyn había quedado reducida a 35 hombres y la 3.ª Compañía había quedado igualmente devastada. Separadas del cuartel general del batallón y los demás por problemas con las transmisiones, las tres compañías estaban peligrosamente aisladas. Cuando la luna empezaba a hundirse en el horizonte proyectando sombras espectrales entre las colinas, el enemigo lanzó su contrataque.

La 1.ª y la 4.ª Compañías se habían visto obligadas a ir de un objetivo a otro durante la confusión de la batalla y habían dejado atrás sin darse cuenta una fuerte concentración de soldados alemanes durante su avance. La mayor bolsa estaba en una loma al sudeste de la posición de la 4.ª Compañía, en el Punto 109. Justo antes de la medianoche, tras recuperarse del fuego de artillería, las fuerzas alemanes reaccionaron con renovada furia contra la retaguardia de las compañías de asalto.

Para entonces, el fuego enemigo procedente del Punto 117 amenazaba a las compañías avanzadas y también impedía al grupo de consolidación cruzar el uadi Zess y los campos de minas. Conscientes de que sus colegas de la Herradura necesitaban urgentemente refuerzos, los zapadores trabajaron frenéticamente abriendo caminos a través del uadi que permitiesen el paso de los Bren Carrier y los cañones contracarro del grupo. Varios vehículos explosionaron bajo el constante bombardeo de los morteros y el fuego de las ametralladoras pesadas.

Las bajas eran numerosas, pero los oficiales y suboficiales seguían intentando hallar un camino para las secciones de exploración y los vehículos pesados. El jefe de la compañía contracarro, el comandante A.J. Gordon, fue herido de gravedad, pero consiguió seguir coordinando los suministros de munición a la 3.ª Compañía. Los tenientes C.E. Trimmer-Thompson y A.G. Buchanan y los capitanes Goss y Allsopp cayeron víctimas de las minas enemigas.

Conscientes del aislamiento de sus adversarios, los alemanes intensificaron la ferocidad de su ataque. A las 01,00 horas del 17 de marzo, el flanco derecho de la 3.ª Compañía estaba bajo un fuego intenso y los hombres de la 4.ª Compañía arrojaban una lluvia constante de granadas para impedir que los soldados alemanes llegasen hasta ellos desde todos lados. Desde el cuartel general avanzado del batallón, 500 m al norte del uadi, el teniente coronel Clive reunió una pequeña patrulla y realizó una batida alrededor de la zona colindante del cuartel general. Otro reconocimiento efectuado en las cercanías de la 3.ª Compañía convenció a Clive de que el grupo de consolidación tenía que abrirse paso. Si fracasaba, las compañías avanzadas se verían obligadas a retirarse solas frente a un devastador fuego enemigo.

Tras reunir unos pocos Bren Carrier todavía utilizables, Wiggin partió a través del campo de minas

Kingsmill formó un flanco defensivo en el lado sur del uadi para protegerse de los ataques procedentes del noroeste y envió al teniente J.H. Wiggin a una misión con la 1.ª Compañía. Con la ayuda de unos pocos Bren Carrier que habían sobrevivido al cruce del lado enemigo del uadi, Wiggin partió a través del campo de minas. Mientras se abría paso bajo el fuego de ametralladoras procedente del Punto 117, la patrulla dobló por un camino que iba al noroeste entre las posiciones de la 1.ª y 4.ª Compañías. Afortunadamente, el camino estaba limpio de minas. Wiggin se detuvo brevemente en las laderas del Punto 109 buscando en vano a los comandantes Evelyn y Butler. En realidad estaba muy cerca, pero no lo bastante: Evelyn había gritado pidiendo ayuda, pero el sonido de su voz quedó apagado por el ruido de la batalla. Tras describir una curva alrededor del frente de la

Abajo: Unos infantes asaltan un promontorio rocoso durante el movimiento de flanqueo organizado por el general Freyberg hacia Nofilia, que fue uno de los momentos más relevantes de la guerra en Libia a finales de 1942. Durante el ataque a la Línea Mareth, en marzo de 1943, el general Montgomery envió el Cuerpo Neozelandés de Freyberg en torno a las colinas de Matmata y al norte de la brecha de Tebaga, una acción que obligó a los alemanes a retroceder desde la Línea Mareth para no quedar embolsados.





Arriba: Soldados británicos empeñados en la peligrosa tarea de desactivar minas bajo el fuego enemigo. Una ametralladora Bren cubre a los hombres que manejan los primitivos detectores de minas. Arriba, derecha: Con su característico uniforme de combate bien ajustado, miembros de un batallón de los Guardias Granaderos defienden una estrecha trinchera con sus fusiles y subfusiles Thompson.

Sargento de los Guardias Granaderos, Tunicia 1943

Este sargento lleva uniforme de combate de estameña, casco de acero cubierto de arpillera, polainas de tela modelo 1937 y botas de munición. Lleva una ametralladora alemana capturada MG34 de 7,92 mm, que fue el primer ejemplar de lo que hoy se conoce como ametralladora polivalente. Disponía de un bípode para funcionar como arma colectiva de pelotón, y también un trípode para actuar como ametralladora media y realizar fuego sostenido. Equipada con un cargador de tambor, era también eficaz como arma antiaérea.

1.ª Compañía, Wiggin volvió al cuartel general del batallón con la pérdida de un vehículo. Se había descubierto un camino, pero las posiciones exactas de las compañías avanzadas seguían siendo desconocidas. Eran las 04,30 horas; pronto, al amanecer, disolvería la oscuridad obligando a los guardias a retirarse bajo un fuego a bocajarro procedente de las ametralladoras alemanas.

A pesar de las numerosas bajas, el grupo de consolidación se dividió en tres partes e hizo todo lo posible por recuperar a los supervivientes del campo de batalla. El teniente Vaughan dirigió una sección de cuatro cañones contracarro, el sargento primero Dowling tomó el mando de una sección de infantería y el teniente Wiggin se enfrentó de nuevo al fuego enemigo con los cinco vehículos bajo su mando. Los heridos que pudieron ser recogidos fueron llevados de vuelta a un puesto de primeras curas, donde eran tratados bajo una tormenta de fuego de mortero.

A las 05,25 horas, justo antes de las primeras luces del alba, el general Gascoigne ordenó una retirada hasta el lado meridional del uadi. La artillería entró en acción de nuevo, lanzando proyectiles fumígenos para cubrir la retirada de las compañías a través del terreno abierto.

El comandante de hecho de la 3.ª Compañía, el teniente T.G. Ridpath, había servido como estímulo a sus hombres durante esta terrible prueba. Durante la noche, tres veces habían penetrado soldados alemanes en su perímetro y tres veces los había rechazado. Ridpath murió justo antes de la retirada y les tocó a los sargentos Harrison y Delebecque dirigir a los restantes hombres de vuelta al uadi. Tras dejar el refugio de sus trincheras, lo que quedaba de la 1.ª Compañía volvió sobre sus pasos a través del campo de minas y llegó al cuartel general a las 06.45 horas. Ni un solo oficial había sobrevivido.

El comandante Butler había recibido la orden de retirar la 4.ª Compañía, pero su unidad estaba rodeada. Capturado después de caer herido por la explosión de una granada, Butler escapó posteriormente hasta las líneas aliadas y narró los últimos y heroicos minutos de su compañía en el Punto 103:

"Hay un anillo cerrado y cada vez más estrecho alrededor de nuestra posición y un gran número



de ametralladoras y armas automáticas descargan una continua lluvia de balas sobre nuestras cabezas... Pido fuego artillero alrededor de nuestra cota. Esta petición recibe repuesta rápidamente, pero no parece tener mucho efecto... Decido que ha llegado la hora de que nos abramos paso luchando antes que dejarnos masacrar en nuestras trincheras... Algunos de nosotros hacen un intento, sólo para ser eliminados a pocos metros de la posición."

La compañía de Butler había penetrado en el corazón de las defensas alemanas y, tras un combate cuerpo a cuerpo, los supervivientes fueron eliminados.

Durante toda la noche, las comunicaciones con la 1.ª Compañía sólo habían sido intermitentes y, después de que la antena de radio del cuartel general fuese abatida, la orden de retirada de Gascoigne no pudo llegar a los restantes 30 hombres bajo el mando del comandante Evelyn. Estimuladas por la captura del Punto 109, las tropas alemanas se acercaban. Bajo un fuego procedente del noreste y el sudoeste, Evelyn gritó a su compañía la orden de reagruparse. Había tomado la decisión de retirarse pero, al mirar a sus hombres, Evelyn se dio cuenta de que semejante orden causaría un tremendo golpe a su moral. Con gran sensatez, informó a la compañía de que iban a avanzar hacia las mismas fauces del enemigo y capturar el Punto 117.

En aquel momento, cuatro vehículos coronaron un cerro y se dirigieron hacia las filas de la compañía. El teniente Wiggin había vuelto. Tras cargar, los vehículos partieron por el camino de vuelta bajo una tormenta de fuego de los Puntos 109 y 117. Tres de ellos culminaron el peligroso viaje, pero el vehículo de Wiggin estalló en llamas, obligando a los 14 guardas, incluidos Wiggin y Evelyn, a refugiarse en una zanja cercana. Repartidos en pequeños grupos, los hombres estaban expuestos al fuego enemigo mientras esperaban la vuelta de los vehículos. El enemigo se acercó y capturó a Wiggin y a otros varios. Evelyn no tuvo tanta suerte: nunca se encontró su cuerpo.

Arriba, izquierda: El rey Jorge VI inspecciona una guardia de honor formada por miembros del 6.º Batallón de los Guardias Granaderos después de la batalla de la Herradura. Tal y como se espera de ellos, los guardias británicos poseen una acendrada disciplina. Arriba, derecha: Junto a la carretrera Gabes-Medinine, en Tunicia, hileras de sencillas cruces de madera señalan las tumbas de los hombres que cayeron en el ataque del 6.º Batallón sobre la Herradura. No menos de 77 guardias murieron; si su disciplina y moral no hubiesen sido tan altas, los Granaderos habrían sufrido un número de bajas inmensamente superior durante aquel combate.

A las 10,00 horas, el teniente coronel Clive estaba entre los últimos hombres que volvieron al lado sur del uadi Zess. En palabras de un oficial, "no sabría explicar lo bien que estuvo en la batalla; despreciaba por completo el peligro". Las compañías habían regresado y la feroz batalla de la Herradura había terminado. El 6.º Batallón había sufrido 77 muertos, 93 heridos y 109 prisioneros. Había tomado y mantenido sus objetivos hasta que se le dio la orden de retirada, y exhibió un coraje y determinación sin par en la historia de los Guardias Granaderos.

Cuando por fin terminó la guerra en el norte de África, un destacamento del Cuerpo de Zapadores dirigido por el sargento White volvió a la Herradura para erigir un monumento a quienes murieron allí. Unos años después, el coronel sir Thomas Butler, ex comandante de compañía, se encargó de que la Cruz de Mareth fuese llevada a Inglaterra. Fue un tributo a los valientes hombres del 6.º Batallón de los Guardias Granaderos.



COBRA

El formidable helicóptero de ataque HueyCobra fue diseñado específicamente para proporcionar flexibilidad operativa y potencia de fuego a las unidades helitransportadas norteamericanas durante sus acciones ofensivas contra el Viet Cong.

Comparado con el UH-1 Iroquois, el HueyCobra (abajo) era tres veces más veloz y duplicaba la potencia de fuego de éste. Derecha: Con un cohete de 70 mm en su mano izquierda, una cinta de granadas en la derecha y cubierto de munición de Minigun de 7,62 mm, el tripulante de un Cobra muestra parte del potente armamento de su helicóptero.

Mientras un HueyCobra sobrevuela una aldea sospechosa de albergar guerrilleros del VC (abajo, derecha), un segundo aparato lanza un cohete contra una zona de aterrizaje "caliente" (abajo). Extremo derecho, abajo: Tres Cobra adornados con fauces de tiburón vuelan en una misión de fuego de apoyo. Inferior: Preparativos de un Cobra para la acción.

La de Vietnam fue la primera guerra de helicópteros. Incluso antes de que Francia y la República Democrática de Vietnam (del norte) aceptasen los acuerdos de Ginebra de 1954, el Grupo Consultivo de Ayuda Militar de Estados Unidos ya estaba preparado para encargarse de las responsabilidades de adiestramiento de la Fuerza Aérea de Vietnam del Sur (FAVS), que incluía una unidad de helicópteros H-19 Chickasaw. Diez días después de que el presidente Jonh F. Kennedy anunciase que estaba considerando el envío de tropas de combate a Vietnam del Sur, el Escuadrón de Helicópteros de Infantería de Marina 162 llevó un equipo de desembarco a aquel país. Después, el 22 de diciembre de 1961, dos helicópteros del Ejército norteamericano transportaron tropas sudvietnamitas a lo largo de un canal lleno de barro que recorría los arrozales. Unas dos semanas después, dos compañías de helicópteros del Ejército norteamericano equipadas con aparatos desarmados transportaron 1 036 soldados regulares sudvietnamitas a una zona cerca de Ap Bac, a unos 80 km de Saigón. Aunque estas tropas superaban numéricamente a los guerrilleros del Viet Cong (VC) en una proporción de 10 a uno, actuaron de un modo muy descoordinado. Como resultado, murieron tres asesores norteamericanos y se perdieron cinco helicópteros. Para impedir que este desastre se repitiese, el Ejército montó ametralladoras en sus helicópteros.

Con los helicópteros armados como cañoneros, las fuerzas militares de élite norteamericanas pudieron realizar eficaces ataques aerotransportados contra tropas y fortificaciones enemigas. La primera de tales


TRH

Philip Chinnery

TRH

misiones, efectuada por un Bell UH-1 Iroquois, constituyó una impresionante victoria sobre las fuerzas enemigas. Pero en la siguiente operación, los artilleros del Viet Cong destruyeron un helicóptero pilotado por el comandante James Gray. A pesar de éste y otros reveses iniciales, el Ejército norteamericano siguió desarrollando y empleando helicópteros artillados en todo el Vietnam del Sur.

Conforme la guerra se intensificaba, las operaciones aerotransportadas revelaron la necesidad de un nuevo helicóptero con mayor velocidad, maniobrabilidad, alcance, autonomía y protección para sí y sus tripulantes. El 11 de marzo de 1966, el Ejército norteamericano anunció que ordenaría la sustitución de sus UH-1 por helicópteros AH-1G para sus misiones de apoyo armado. Poco después, el Pentágono firmó un contrato de desarrollo con la Bell Helicopter Company por dos prototipos de preserie y un contrato de producción para 110 helicópteros y repuestos. Los siguientes contratos elevaron el total de unidades a 838. Las entregas se iniciaron en junio de 1967 y el despliegue operacional empezó a comienzos de otoño de aquel año.

Diseñado principalmente para proteger del fuego antiaéreo a los lentos helicópteros de transporte de tropas, el HueyCobra era básicamente un UH-1 Iroquois rediseñado. La mayoría de las diferencias entre los dos modelos se reducían al fuselaje. De hecho, el HueyCobra, un helicóptero de rotor bipala y relativamente pequeño, tenía un fuselaje de sólo 0,91 m de ancho, frente a los 2,54 m del Iroquois. Esto facilitaba aun más la ocultación del helicóptero con redes miméticas bajo la protección de los árboles. Los dos asientos, situados en tándem, proporcionaban un máximo campo de visión.

Propulsado por el motor Lycoming T-53-L-13, el HueyCobra llevaba al principio la torreta Emerson Electric TAT-102 con una única ametralladora General Electric XM-134 Minigun de 7,62 mm. El Ejército norteamericano había seleccionado esta torreta como armamento temporal a la espera del desarrollo de la Emerson TAT-141, que montaba una XM-134 y el lanzagranadas XM-75 de 40 mm en combinación o por parejas. Cuatro soportes de carga externos permitían diversas combinaciones de armamento, la más común de las cuales era la de cuatro lanzacohetes XM-159 con un total de 76 cohetes de 70 mm.

Por lo general, el artillero-copiloto controlaba y disparaba el armamento de torreta en un campo de

QPL/Flight

CAÑONEROS DE LA CABALLERÍA AÉREA

Dentro de la Caballería Aérea, los AH-1G Cobra fueron encuadrados en equipos de "detección y eliminación". Los elementos de combate de un típico escuadrón de la Caballería Aérea consistían en una sección de exploración, que normalmente empleaba los pequeños Hughes OH-6A Loach; una sección de transporte, que utilizaría ocho UH-1D Huey; una de armas (con los Cobra) y la sección de infantería aerotransportada. Esta última unidad fue conocida después como sección de fusileros o ARP y era transportada por la sección de Huey. Cada sección tenía un color distintivo: los exploradores eran "blancos"; los Cobra, "rojos"; y los ARP, "azules". Los equipos combinados de detección y eliminación con helicópteros Loach y Cobra fueron conocidos como "Equipos Rosa" y solían trabajar en coordinación con los "azules" en operaciones contra el Ejército norvietnamita y el Viet Cong. Tras contactar con una unidad enemiga terrestre, un explorador marcaba la zona de aterrizaje (ZA) con humo de color y batía la zona colindante buscando armas antiaéreas. Una vez asegurada la ZA, el explorador llamaba al ARP, que viajaba en helicópteros Huey y le daba instrucciones por radio mientras volaba hacia la zona. En el último minuto, nuevas granadas de humo de un color previamente acordado marcaban la ZA, que podía ser desplazada de la original para disminuir el riesgo de emboscada. Los Cobra, sobrevolando a 5 000 o 7 000 m, enviaban un fuego sorpresa con cohetes alrededor del triángulo formado por la ZA, dejando libres varios pasillos para cubrir la llegada y la salida de los Huey. Abajo: Insignia de la Sección D del 8.º Escuadrón del 3.er Regimiento de Caballería.





Philip Chinnery

Philip Chinnery

Philip Chinnery

Philip Chinnery



Extremo izquierdo: Dos tripulantes muestran una selección de cohetes de 70 mm utilizados por los Cobra. Tales armas iban montadas en lanzadores suspendidos de los soportes externos alares. Izquierda, centro: Recarga del tambor de munición de granadas de 40 mm en un Cobra. El contenedor de la Minigun de 7,62 mm (izquierda) completaba el arsenal del Cobra.

Extremo izquierdo: Una Minigun y un lanzacohetes XM-159 de 19 alveolos bajo la semiala de estribor de un Cobra. Al utilizarlos conjuntamente con sus granadas de 40 mm, el Cobra podía descargar un intenso fuego de supresión en cuestión de segundos. Izquierda: El prototipo del Bell AH-1G HueyCobra, fotografiado sin sus patines de aterrizaje.

QPL/Flight

230 grados gracias a un visor manual pantográfico. Además, este tripulante podía elevar las armas de la torreta 50 grados hacia abajo y 21 grados hacia arriba. El disparador, que tenía dos posiciones, permitía a la TAT-102 disparar entre 800 y 4 000 proyectiles por minuto. La menor de las cadencias era para operaciones de búsqueda y fuego de descubierta, mientras que la mayor era para el combate. El piloto disparaba las cargas subalares mediante un visor ajustable MK-18 modificado. Todas las armas alares podían dispararse por separado o a la vez.

Para proteger a los tripulantes, la Bell Helicopter Company instaló planchas de blindaje Philco-Aeronutronic Ausform, consistentes en dos delgadas hojas de aleación ligera de acero soldadas. La exterior rompía en fragmentos las balas y la interior impedía que esos fragmentos penetrasen en la cabina. Los asientos también estaban hechos de Ausform. A causa de las quejas de los tripulantes referentes a las altas temperaturas en la cabina, los ingenieros equiparon el HueyCobra con una potente unidad de aire acondicionado.

En lo concerniente a niveles de prestaciones, el HueyCobra tenía una ventaja de velocidad sobre el UH-1 Iroquois de un 50 por ciento aproximadamente. El helicóptero podía volar a una velocidad de crucero sostenida de 170 nudos y lanzarse en picado a 190 nudos para realizar sus pasadas de cañoneo. Con combustible para una misión normal de unas 100 millas náuticas, además de la reserva, el HueyCobra podía mantenerse en estacionario sobre un objetivo con una carga ofensiva de 28 cohetes de 70 mm y 8 000 cartuchos de munición de 7,62 mm.

Para desplegar rápida y eficazmente los HueyCobra, el Ejército norteamericano nombró al teniente coronel Paul R. Anderson jefe de los 55 hombres del Nuevo Equipo de Entrenamiento (NETT) AH-1G. La unidad consistía en cuatro especialistas en motores, 13 oficiales y suboficiales pilotos, 25 soldados, seis agregados civiles de la Bell, tres miembros del Mando de Armas y cuatro del Mando de Electrónica del Ejército norteamericano. Anderson había escogido personalmente a todos los integrantes militares del equipo –la mayoría ya habían estado en Vietnam– por su talento especial. Al principio, los militares del equipo residieron cerca de la fábrica de Bell en Fort Worth, Texas. Durante la última mitad de 1967, estas personas asistieron a una gran variedad de cursos de adiestramiento en Bell, Lycoming, Chandler Evans, Rock Island Arsenal y la base aérea de Hunter.

El despliegue inicial de estos helicópteros de ataque en Vietnam del Sur tuvo lugar en setiembre

AH-1G HUEYCOBRA

Aunque el Bell AH-1G HueyCobra fue diseñado como helicóptero de ataque contracarro, se reconoció rápidamente su valor como arma de apoyo a la infantería y ataque al suelo cuando se fueron refinando las técnicas de apoyo aéreo táctico en Vietnam a mediados de los años sesenta. Tanto que en 1968 su producción igualaba ya a la de la familia de helicópteros UH-1 que había combatido desde el principio en la guerra de Vietnam. El armamento llevado por el Cobra sufrió muchas variaciones durante su carrera en Vietnam. El primer modelo, que muestra la ilustración, tenía la torreta ventral XM-28, equipada con una Minigun de seis tubos XM-134 y un lanzagranadas XM-129, y disponía de 4 000 proyectiles de 7,62 mm y 300 granadas de 40 mm. En los soportes exteriores subalares llevaba cuatro lanzacohetes. Los dos externos (XM-159) contenían 19 cohetes de 70 mm cada uno, mientras que los interiores (XM-157), más pequeños, contenían siete cada uno. El Cobra también podía llevar cuatro lanzadores XM-159 que le proporcionaban un total operativo de 76 cohetes. Las alas embrionarias de este modelo se utilizaban para llevar armamento como las Minigun, cañones de 20 y 30 mm o combinaciones de cohetes y misiles.

de 1967, cuando el Ejército norteamericano asignó seis de ellos al Nuevo Equipo de Entrenamiento de la 1.ª Brigada de Aviación. Tras superar los primeros problemas del HueyCobra, el equipo empezó a entrenar a la 334.ª Compañía de Helicópteros de Asalto, la primera unidad que llevaría este aparato al combate. Mientras trabajaba con la 334.ª, Anderson desarrolló un programa de entrenamiento destinado a familiarizar a los pilotos y personal de apoyo con el AH-1G.

Meses después de entrar en el servicio activo, el HueyCobra había conseguido un impresionante récord. El 4 de setiembre, por ejemplo, tuvo lugar la primera experiencia en combate del AH-1G durante una salida de orientación, con el general de división P. Seneff Jr. y el suboficial J. D. Thomson a los mandos. Unos 15 km al noreste de Can

ATAQUE DEL EQUIPO ROSA

A mediados de 1969, el teniente Hugh Mills actuaba como piloto de exploración en un "equipo rosa" formado por un OH-6A Loach y un AH-1G Cobra. Su jefe de tripulación era James E. Parker y el piloto del Cobra era el teniente Dean Siner. La zona de patrulla del equipo, la orilla occidental del río Saigón, entre Lai Khe y Cu Chi, era conocida como la "calle Loach" de helicópteros de exploración que habían sido derribados allí en 1968:

"Aquel día en particular no encontramos ningún sampán, pero mientras nos desplazábamos a lo largo de la orilla, miré a mi izquierda y vi que salía humo entre el bambú, a unos 35 m de la orilla del río. Inmediatamente llamé al Cobra y le dije que creía que había allí un campamento. Mientras sobrevolábamos el claro, efectué un giro muy cerrado y me lancé derecho sobre soldados del VC, cuyo desayuno interrumpimos. Evidentemente no nos habían oído llegar y empezaron a correr aterrorizados mientras volábamos sobre ellos. Parker abrió fuego con la ametralladora y yo di la vuelta para otra pasada. En ésta soltamos cohetes fumígenos de color rojo y nos retiramos. Dean ya se lanzaba en su pasada de tiro con el Cobra. Sus primeros cohetes impactaron en el blanco cuando yo estaba a 15 m del mismo. Esto puede dar una idea del grado de coordinación que habíamos conseguido gracias a la práctica. No tuve que decirle nada después de mi transmisión inicial para que él calculase cuál era el objetivo y disparase sus cohetes, seguro de que yo me habría alejado del blanco. Cuando el humo empezó a despejarse, di la vuelta y efectué una nueva pasada sobre la zona del objetivo; no me dispararon en dicha pasada y yo tampoco disparé. Giré y me lancé de nuevo sobre la zona, descendiendo y decelerando hasta quedar sobre el blanco para valorar. Tras decelerar unos 40 nudos, avisté un cuerpo debajo de los bambúes muy mutilado y equipo desperdigado a su alrededor. Justo entonces abrió fuego un AK-47 junto a mi puerta derecha (el sonido de un AK-47 es inconfundible: un chirrido que estremece hasta los huesos). En ese mismo segundo, la M-60 del asiento trasero empezó a disparar fuego de réplica. Incliné la proa y di la máxima potencia mientras llamaba a Siner para decirle que aún había actividad en la zona. Llegó para su segunda pasada y lanzó el 40 por ciento de su armamento. Me acerqué por tercera vez. En esta pasada confirmamos la muerte de los cuatro soldados del VC. Había algunas mochilas y armas colocadas alrededor, pero habían sido pulverizadas por el Cobra."





Tho City, en el delta del Mekong, el AH-1G se unió a una formación de UH-1 y atacó fuerzas enemigas ocultas en una pequeña isla. Cuando el Viet Cong intentó huir en sampanes, Seneff destruyó uno de ellos con fuego de la Minigun y cohetes.

Después, durante la ofensiva del Tet de 1968, los observadores militares consideraron que el AH-1G fue decisivo en la defensa de Saigón, Long Binh y Bien Hoa; también ayudó a rechazar un ataque del Viet Cong contra la base aérea de Ton Son Nhut, en las afueras de Saigón. Además, estos aparatos fueron muy útiles para localizar blancos en los estrechos confines de las ciudades, donde tuvo lugar gran parte de los combates del Tet.

La rapidez de réplica del Cobra resultó ser también de gran valor en la defensa de los campamentos base. A las 01,00 horas del 9 de mayo de 1968, por ejemplo, fuerzas del VC dispararon 30 proyectiles de 122 mm y cohetes de 107 mm sobre la base de la 25.ª División de Infantería en Cu Chi. Poco después de que cayera el último cohete, dos AH-1G de la Sección D del 3.er Escuadrón del 4.º de Caballería estaban sobre el posible emplazamiento enemigo y reglaban el fuego de la artillería estadounidense.

Marshall se acercó a baja altura y aterrizó con su Cobra en medio de una lluvia de fuego de ametralladora y mortero

Como consecuencia de éste y muchos otros éxitos, el Ejército norteamericano compró muchos más AH-1G hasta que, en abril de 1969, más de la mitad de los 680 helicópteros en Vietnam del Sur eran de este tipo. El Ejército estadounidense asignó estos aparatos a cuatro tipos de unidades llamadas secciones de caballería aérea, compañías de helicópteros de asalto, compañías de armas aéreas y baterías de cohetes aéreos. Durante los años de Vietnam, los HueyCobra sirvieron en diversas funciones, incluyendo la de escolta de los transportes de tropas UH-1, fuego de apoyo a unidades aerotransportadas y operaciones de localización y ataque conjuntamente con helicópteros de exploración OH-6A Loach.

De vez en cuando, el AH-1G ejecutaba misiones insospechadas. Por ejemplo, en la mañana del 20 de enero de 1970, dos batallones del 65.º Regimiento norvietnamita y parte de un regimiento antiaéreo lanzaron un ataque con morteros y cohetes sobre la Base de Fuego de Apoyo Ruth, en las afueras de By Dop, el hogar del 2.º Escuadrón del 11.º de Caballería Acorazada. Aparentemente, el enemigo esperaba que el personal norteamericano se lanzase en un asalto aerotransportado sobre el lecho seco de un lago situado a unos tres kilómetros al oeste de la base, donde unos cañones antiaéreos estratégicamente situados devastarían la fuerza norteamericana.

Durante las primeras fases del ataque, los norvietnamitas derribaron un helicóptero de exploración, dejando a su piloto herido, el teniente William Parris, desamparado en el interior de un cráter de bomba. Un Cobra, pilotado por el capitán Carl B. Marshall, localizó rápidamente los restos del aparato y avistó a Parris, que hacía señales desde el cráter. Marshall se acercó a baja altura y

Arriba, izquierda: Un cañonero Cobra lleva a cabo una pasada de ametrallamiento después de haber enviado una lluvia de cohetes de fósforo contra posiciones del VC. Extremo izquierdo: El Cobra (en primer plano) y el OH-6A Loach de un "equipo rosa".



aterrizó su Cobra en medio de una lluvia de fuego de ametralladoras y morteros. Parris corrió hacia el aparato y se lanzó sobre el asiento delantero, encima del regazo del artillero y con las piernas colgando fuera de la cabina. En pocos segundos, el AH-1G despegó y salió del bosque. Aparte de este espectacular episodio, los HueyCobra lanzaron 50 andanadas de cohetes sobre las posiciones enemigas durante una batalla que duró casi 14 horas. El contrataque norteamericano fue tan devastador que el 65.º Regimiento norvietnamita quedó fuera de combate durante casi cuatro meses.

Aparte de sus operaciones en Vietnam del Sur, los HueyCobra participaron también en numerosas misiones al otro lado de la frontera. A comienzos de 1970, por ejemplo, el presidente Richard M. Nixon aprobó un ataque conjunto entre sudvietnamitas y norteamericanos contra los santuarios comunistas en Camboya. Antes de su decisión, la 1.ª División de Caballería (Aerotransportada) había realizado operaciones a lo largo de la frontera camboyana para vedar las rutas de abastecimiento de los norvietnamitas y el Viet Cong. Aunque gracias a estas misiones se hallaron muchos escondrijos de armas portátiles, el personal del 1.º de Caballería estaba convencido de que el principal punto de abastecimiento estaba al otro lado de la frontera con Camboya.

Cuando los servicios de información confirmaron estas sospechas, el 1.º de Caballería se preparó para lanzar un asalto aerotransportado en Camboya en apoyo de las tropas terrestres norteamericanas y sudvietnamitas. El plan de ataque requería que el 1.º de Caballería enviase tropas a la región "Anzuelo" de Camboya y se reuniese con un grupo terrestre del 11.º Regimiento de Caballería Acorazada. Otras unidades norteamericanas y sudvietnamitas realizarían operaciones aerotransportadas en zonas adyacentes. Mientras tanto, los Cobra volarían a la cabeza en busca de objetivos

de fortuna. A finales de junio de 1970, la misión estaba completa. Más de 10 000 soldados enemigos perdieron la vida, y los norteamericanos y sudvietnamitas capturaron armas suficientes para equipar a 55 batallones enemigos con armas portátiles y 90 batallones con colectivas.

La otra gran misión al otro lado de la frontera en la que participaron los HueyCobra tuvo lugar a finales de 1970, cuando las fuerzas comunistas empezaron a acumular armas y material de guerra en territorio laosiano, alrededor de Tchepone, un centro de abastecimiento situado en el extremo norte de la ruta Ho Chi Minh. Según los servicios de información, el enemigo se estaba preparando para una gran ofensiva terrestre en las dos provincias septentrionales de Vietnam del Sur, Quang Tri y Thau Thien. Mientras continuaba esta preparación, las autoridades norteamericanas y sudvietnamitas decidieron lanzar un ataque aéreo contra Tchepone para impedir este posible ataque y cortar la ruta de infiltración enemiga en Camboya y Vietnam del Sur. Aunque sólo participaron tropas sudvietnamitas en esta operación, denominada 'Lam Son 719', Estados Unidos proporcionó un amplio apoyo aéreo.

'Lam Son 719' –la última gran operación aerotransportada llevada a cabo por fuerzas norteamericanas durante la guerra– puso en contacto a los helicópteros de ataque HueyCobra con los carros de combate ligeros norvietnamitas. Tras avistar un objetivo, los AH-1G disparaban sobre él para mantener el contacto y después se lo dejaban a los cazabombarderos de la Fuerza Aérea. Si éstos no estaban en las cercanías, los Cobra atacaban al carro de combate con sus propias armas. Sin embargo, a veces, el armamento del cañonero era insuficiente para destruir el blanco; según el general Berry, los Cobra podrían haber eliminado muchos carros de combate ligeros si hubieran dispuesto de armas contracarro adecuadas:

"Ahora necesitamos helicópteros con armas contracarro. Si hubiésemos entrado en 'Lam Son 719' con un arma contracarro precisa, letal y de alcance relativamente largo, hubiéramos destruido muchos más carros de combate del EVN y proporcionado a las fuerzas terrestres vietnamitas un apoyo mucho más eficaz".

El AH-1G HueyCobra fue construido específicamente para la guerra de Vietnam, donde con su combinación de velocidad, agilidad, potencia de fuego y protección blindada proporcionó un gran apoyo ofensivo durante los desembarcos aerotransportados. En colaboración con los helicópteros de exploración Loach, el devastador fuego de los Cobra obligaba al enemigo a mantener agachada la cabeza mientras la infantería norteamericana llegaba a las zonas de desembarco. Tales misiones solían llevarse a cabo a pocos metros de las posiciones del Viet Cong y exigían habilidad y coraje por parte de los tripulantes del Cobra: las posibilidades de ser alcanzado directamente por el fuego de tierra solían exceder el 60 por ciento. Tras el indiscutible éxito del Cobra durante la guerra de Vietnam, la Bell Helicopter Company firmó un contrato para perfeccionar el AH-1G. El resultado fue el AH-1Q (superior, izquierda).

A comienzos de 1972, los HueyCobra habían sido equipados con un nuevo cohete contracarro de 70 mm. Durante los combates en torno a An Loc que tuvieron lugar entre el 1 de abril y el 11 de mayo de 1972, los AH-1G destinados a la Batería F del 79.° de Artillería de Campaña Aérea, una unidad de la 3.ª Brigada (Aerotransportada) de Caballería, consiguieron destruir 10 carros de combate de fabricación soviética y dañar otro más.

Además de servir con el Ejército norteamericano, los HueyCobra fueron destinados a la Infantería de Marina (USMC). Conocido como el SeaCobra y denominado AH-1J, este aparato tenía una torreta XM-197 con un cañón tritubo de 20 mm que podía disparar hasta 750 proyectiles por minuto. En el ala se le podía instalar el contenedor de Minigun XM-18 de 7,62 mm, el XM-157 de siete tubos o el lanzacohetes XM-159 de 19 alveolos. El aparato se podía equipar con un freno de rotor para operar desde buques, aviónica normalizada de la Armada y dos motores.



Sentado en la parte delantera de un AH-1Q HueyCobra (extremo izquierdo), el copiloto-artillero dispone de una amplia gama de sofisticados equipos ante sí. Éstos incluyen la mira reflectora Emerson (fijada a la estructura del parabrisas), un nuevo subsistema de control de tiro, un dispositivo de interferencia infrarroja y un radar de alta resolución. El asiento del piloto (extremo izquierdo, arriba) está situado detrás y ligeramente por encima del artillero, lo que le proporciona un ilimitado campo de visión. El AH-1Q también dispone de misiles contracarro TOW (centro, izquierda). La variante más reciente del Cobra es la AH-1S, capaz de llevar una carga completa de ocho misiles TOW en todo tipo de condiciones. El AH-1S también ha sido modificado para incluir una torreta con un cañón tritubo General Electric de 20/30 mm y un motor turboeje Avco Lycoming T53-703 de 1 800 hp. Izquierda: En este HueyCobra se distingue claramente su torreta ventral.

El SeaCobra podía llevar una carga "ligera" o "pesada" de armamento según las exigencias del objetivo y el alcance. Una carga "ligera" pesaba 670 kg y consistía en una cantidad máxima de munición de 20 mm, 14 cohetes de 70 mm y contenedores de cañones u otro armamento ligero en el ala. Una carga "pesada" normal consistía en 300 cartuchos de 20 mm y 76 cohetes que sumaban un peso total de 1 088 kg.

El 22 de febrero de 1971, el coronel Paul W. Niessen y el teniente coronel Clifford E. Reese realizaron la primera misión de combate del SeaCobra como parte de la evaluación del aparato. Durante los dos meses siguientes, cuatro SeaCobra protagonizaron pruebas adicionales en condiciones de combate. Durante este tiempo, efectuaron un total de 614 horas de vuelo, dispararon 14 950 proyectiles de 7,62 mm, 72 945 de 20 mm y 2 842 cohetes. Como resultado, el Cuerpo de Infantería de Marina norteamericano equipó con el SeaCobra tres escuadrones de helicópteros de ataque y uno de la reserva.

Mientras la guerra de Vietnam llegaba lentamente a su fin, quedó claro que los HueyCobra constituirían una parte importante del arsenal norteamericano. De hecho, incluso antes de que las últimas tropas norteamericanas salieran de Vietnam del Sur, el 29 de marzo de 1973, el Ejército norteamericano inició el Programa de Armamento Cobra Perfeccionado para poner al día los AH-1G y satisfacer las necesidades de un helicóptero armado en una guerra de media y alta intensidad. La Bell Helicopter Company inició las entregas de producción de este nuevo helicóptero, denominado AH-1Q, el 10 de junio de 1975.

MALVINAS: LA DECISION



Southby-Tailyour

Abajo: El comandante Ewen Southby-Tailyour fotografiado a bordo del MV *Forrest*. Arriba: La tripulación iza la vela del *Capricornus*, un queche noruego utilizado por el comandante en su tiempo libre para visitar las costas de las Malvinas mientras mandaba el Grupo Naval 8901 en las islas.

Semanas de afanosas investigaciones precedieron a la importante decisión de desembarcar la Fuerza Operacional británica en San Carlos, en las islas Malvinas.

El comandante Ewen Southby-Tailyour fue llamado por el general de brigada Julian Thompson, en el cuartel general de las Fuerzas de Comandos, a las 20,30 horas del 2 de abril de 1982, y se le pidió que dijese todo cuanto supiese sobre las islas Malvinas. Southby-Tailyour se dio cuenta al momento de que si se separaba de su información corría el riesgo de quedarse en Inglaterra cuando zarpase la Fuerza Operacional. Afortunadamente, Thompson accedió a su petición de ser destinado a su estado mayor mientras durase lo que estaba por venir. Aquella noche, inició la primera de sus 69 charlas sobre el tema utilizando una selección de sus mil diapositivas y numerosos croquis y mapas dibujados a mano.

Para aquella conferencia inicial, realizó un pequeño mapa de las islas en el que anotó comentarios sobre 16 de las zonas más adecuadas para operaciones anfibias. Nadie tenía ni idea de su misión, pero sea lo que fuere lo que se decidiese en Londres, sí sabían que tenían que planear un desembarco con Puerto Argentino como objetivo final. Se dedujo entonces que la brigada dispondría de un portaviones a fin de que proporcionase las bases de helicópteros necesarias desde las que lanzar el asalto inicial.

Después de que el cuartel general de la brigada embarcase del HMS *Fearless*, el 8 de abril, Southby-Tailyour inició la tarea de reunir y cotejar información y fotografías de todos los marinos y personas que habían servido en las islas y que podían ser de ayuda. A partir de esta memoria y de las respuestas a las preguntas efectuadas a los nativos de las Malvinas que vivían en Gran Bretaña, elaboraron un cuadro de la zona en la que iban a operar.

Southby-Tailyour

CARTOGRAFIAR LAS MALVINAS

"Llegué a Puerto Argentino en abril de 1978, tras haber transbordado del HMS *Endurance* al MV *Forrest*. Durante aquel corto viaje de cinco minutos conocí al hombre del que tanto había oído hablar: el capitán Jack Sollis. Me habían destinado al Grupo Naval 8901, como se conocía al Destacamento de las Islas Malvinas de la Real Infantería de Marina, y por fin pude instrumentar un plan que había incubado desde que me ofrecí voluntario a los *Royal Marines* años atrás.

"Desde que me enteré de mi destino en 1977, mis investigaciones descubrieron que, aunque las islas habían sido estudiadas durante los últimos 150 años por el Servicio Hidrográfico, muchos de los mapas eran de escaso valor para los patrones de yates. Decidí entonces que yo interpretaría los mapas del Almirantazgo y anotaría los conocimientos de Jack Sollis para los futuros yates visitantes. El escaso número de éstos que recibían las islas no me disuadió ya que, en el peor de los casos, redactaría notas a mano para los miembros del Real Escuadrón de Yates, al que yo pertenecía, y el Real Club de Cruceros. También pensaba estudiar supervivencia práctica, la flora y la fauna, y la historia de las aproximadamente 300 embarcaciones hundidas en las aguas locales.

"Así, no había ningún otro motivo en mi deseo de visitar todas las playas y fondeaderos del archipiélago, aunque era mucho más fácil explicar mi trabajo diciendo que era para fines militares. De hecho, esto fue verdad en el caso de unas playas en la zona de la bahía de Campo Menta, al este de Salvador, donde colocamos un escondrijo de armas, municiones y alimentos para alerta en caso de invasión. Ya que también había sido entrenado como oficial de lanchón de asalto, pude estudiar los lugares de desembarco desde ángulos complementarios: las playas de desembarco militar y los lugares seguros para fondear los yates tienden a poseer las mismas características.

"Durante mi año en las Malvinas llegaron tres yates. Uno en particular, un queche aparejado con cangrejas y robusto procedente de Noruega, fue convencido para que me permitiese poner en práctica muchas de las disciplinas de navegación necesarias para viajar por aquel complicado archipiélago de más de 900 islas. Es difícil calcular cuántos kilómetros de línea costera hay, pero estimo que recorrí unos 10 000 con el paciente Jack Sollis.

"Al final de mi gira reuní unas 1 000 diapositivas y numerosos bosquejos en acuarela de las islas que acompañaban a un libro de notas de unas 100 páginas con croquis y anotaciones a lápiz. Fue éste el material que resultó tan valioso para mí cuando asesoré a los comandantes sobre los lugares de desembarco adecuados antes de elegirse finalmente San Carlos."

Southby-Tailyour

Royal Marines



Southby-Tailyour

Arriba, izquierda: Mientras navegaba alrededor de las islas Malvinas en 1978, el comandante Southby-Tailyour recopiló detallados informes sobre cada bahía y cala que visitó, completando sus observaciones con croquis y anotaciones. Durante la guerra de las Malvinas en 1982, los resultados de sus informes fueron vitales para la planificación operacional. Izquierda: Southby-Tailyour (sentado a la izquierda) estudia posibles lugares de desembarco con los oficiales del Grupo "R". Son (desde la izquierda) el comandante Roderick MacDonald, el capitán Vivian Rowe, los comandantes Gerry Wells-Cole y John Chester, y el general de brigada Julian Thompson. Abajo, izquierda: Un mapa de las Malvinas marcado con anotaciones de Southby-Tailyour referentes a posibles lugares de desembarco. Su anotación sobre la bahía de San Carlos ("Protegida. Dominada. Buenos Ep. 68 y 32") quiere decir que el lugar está protegido del viento y el oleaje, dominado por elevaciones de terreno, tiene buenos emplazamientos para posiciones de tropas y está a 58 millas de Puerto Argentino por tierra y 92 millas por mar.

Dicho cuadro no era muy alentador desde el punto de vista militar. Explicaba que, como lugar para vivir, las islas no estaban mal, con un clima resumible en los términos soleado, húmedo, frío y muy ventoso. El único problema y el más importante era el ritmo de cambios climáticos, que podía resultar una pesadilla para los militares. Se explicó también que la marcha para las tropas terrestres sería muy difícil, pues el 88 por ciento de los 7 500 kilómetros cuadrados estaban cubiertos de pantanos turbosos, sin la protección natural de árboles o setos. El desplazamiento hacia Puerto Argentino sería arduo.

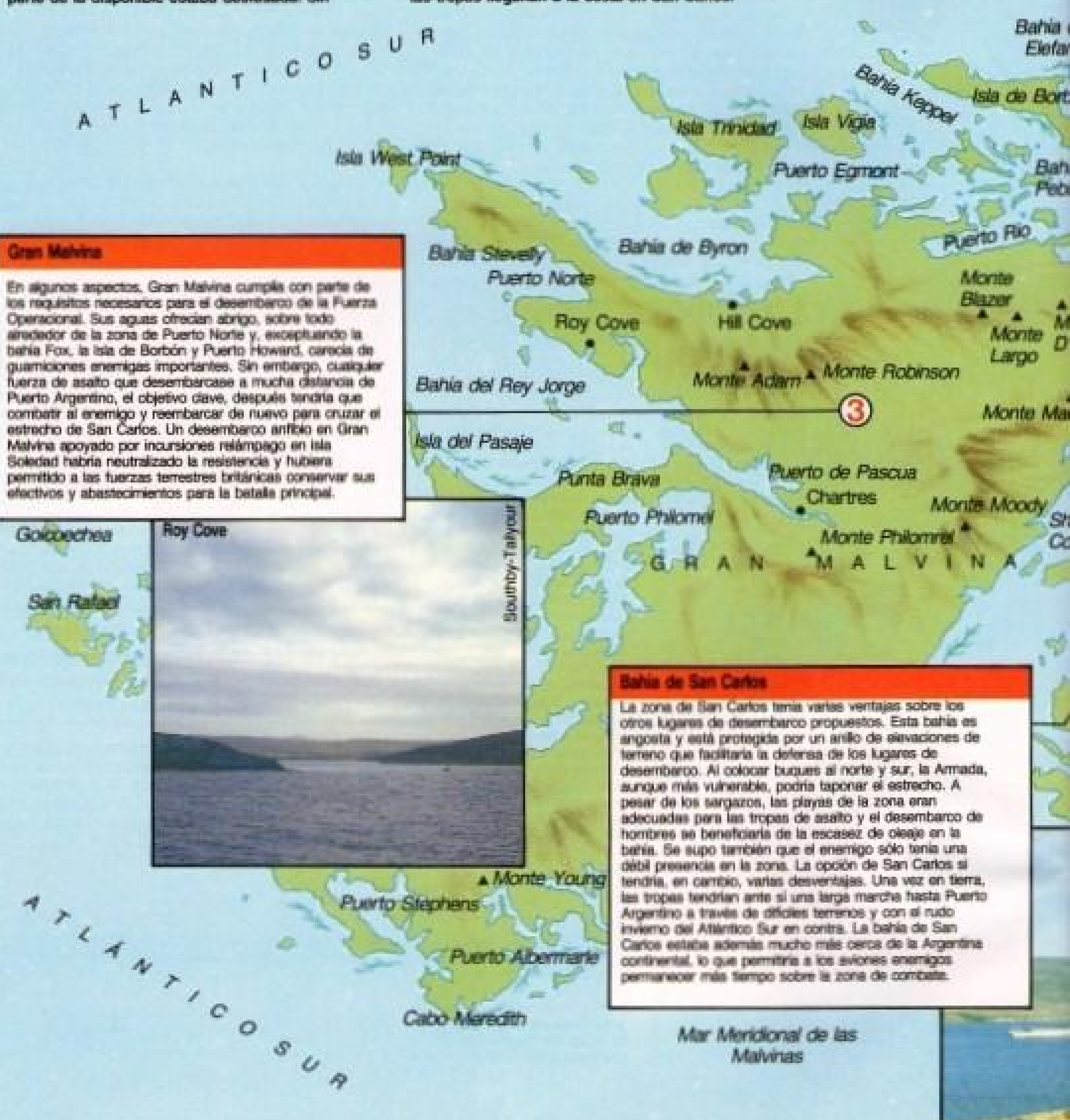
Desembarcar cerca de Puerto Argentino supondría exponerse a los ventarrones y a los ataques con Exocet y submarinos

Los militares necesitaban una ruta hacia el objetivo lo más corta posible, pero un asalto frontal sobre las playas locales estaba descartado. Los británicos no hacen las cosas de ese modo. Los argentinos están influenciados por el modo de pensar norteamericano y, al creer que los británicos también lo estarían, esperaban que desembarcasen al este de isla Soledad. En ese aspecto calcularon mal su doctrina militar, su agudeza, su preparación y su resistencia. Desembarcar cerca de Puerto Argentino supondría exponerse a los ventarrones y a los ataques con Exocet y submarinos. Afortunadamente, el enemigo había situado sus defensas según la filosofía militar norteamericana e incluso después de que hubieron tenido lugar los desembarcos británicos, los argentinos siguieron siendo reacios a redesplegarse en fuerza.

Conforme se fue clarificando el conocimiento británico sobre las posiciones defensivas argentinas, empezaron a buscar playas y opciones más alejadas de Puerto Argentino y la artillería pesada

Opciones en las Malvinas

Mientras la Fuerza Operacional navegaba hacia el sur y las tropas se preparaban para la batalla para reconquistar las Malvinas, los planificadores militares enviados de todas las armas de las Fuerzas Armadas británicas mantuvieron reuniones frecuentes con el fin de encontrar la mejor forma de conseguir la victoria. Su principal preocupación se refería a la situación de los asaltos anfibios iniciales, la parte más peligrosa potencialmente de la operación planeada. Había que considerar numerosos factores: la geografía de las islas y las distintas necesidades de las fuerzas de tierra, mar y aire. La información oficial sobre las Malvinas era muy pobre y la mayor parte de la disponible estaba desfasada. Sin embargo, un oficial de la Real Infantería de Marina, el comandante Southby-Tailyour, pudo proporcionar la información necesaria. Este astuto marinero había visitado frecuentemente las islas antes de la guerra y había pasado gran parte de su tiempo libre trazando las costas. Ayudado por las detalladas cartas y diarios de Southby-Tailyour, el grupo de planificadores de la Fuerza Operacional pudo disponer de numerosos lugares de desembarco potenciales. Una por una, todas las operaciones fueron siendo desechadas o dejadas de lado para consideraciones posteriores. Al final, tras muchas horas de debate, se acordó un lugar de desembarco: las tropas llegarían a la costa en San Carlos.

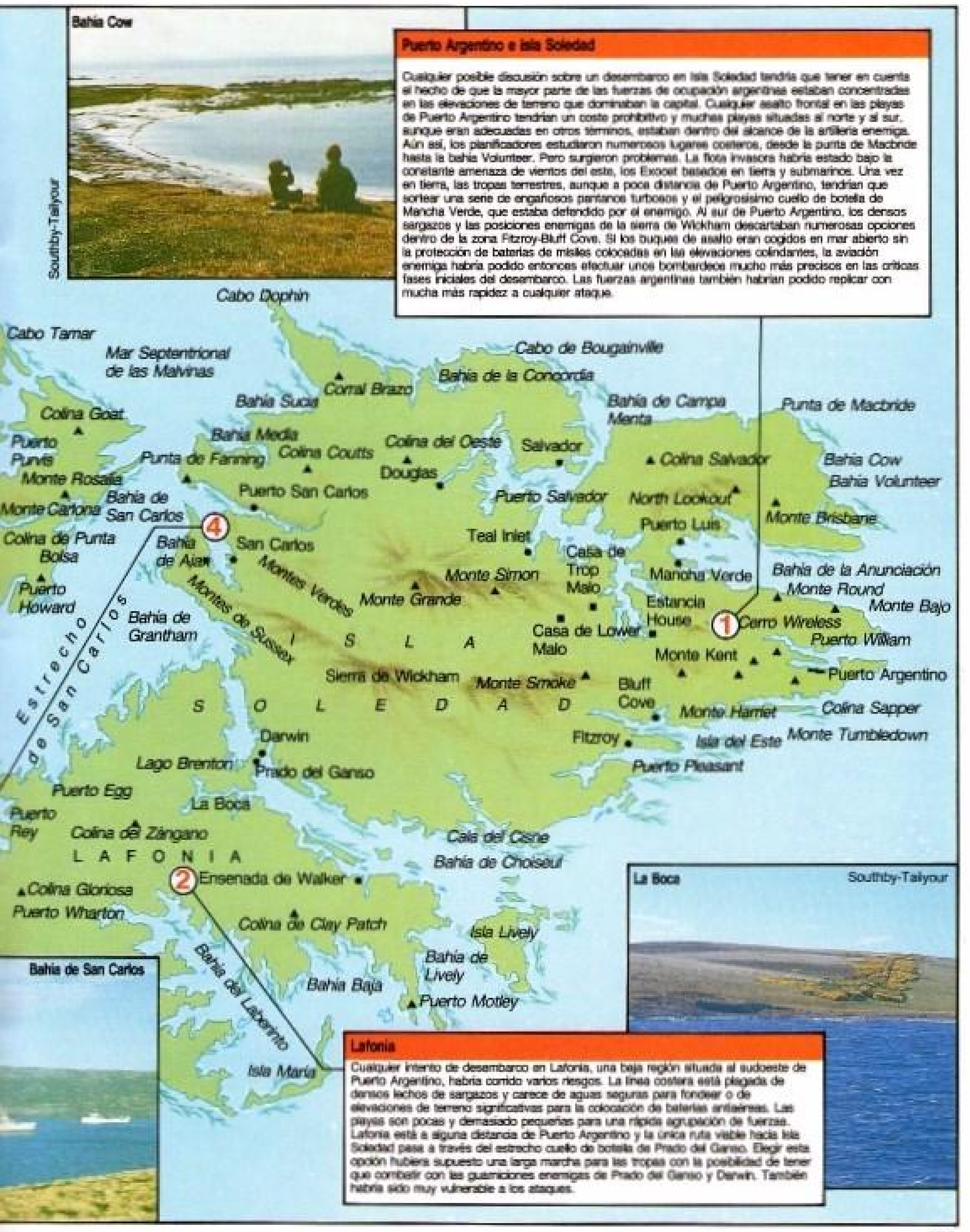


Gran Malvina

En algunos aspectos, Gran Malvina cumplía con parte de los requisitos necesarios para el desembarco de la Fuerza Operacional. Sus aguas ofrecían abrigo, sobre todo alrededor de la zona de Puerto Norte y, exceptuando la bahía Fox, la Isla de Borbón y Puerto Howard, carecía de guarniciones enemigas importantes. Sin embargo, cualquier fuerza de asalto que desembarcase a mucha distancia de Puerto Argentino, el objetivo clave, después tendría que combatir al enemigo y reembarcar de nuevo para cruzar el estrecho de San Carlos. Un desembarco anfibio en Gran Malvina apoyado por incursiones relámpago en Isla Soledad habría neutralizado la resistencia y hubiera permitido a las fuerzas terrestres británicas conservar sus efectivos y abastecimientos para la batalla principal.

Bahía de San Carlos

La zona de San Carlos tenía varias ventajas sobre los otros lugares de desembarco propuestos. Esta bahía es angosta y está protegida por un anillo de elevaciones de terreno que facilitaría la defensa de los lugares de desembarco. Al colocar buques al norte y sur, la Armada, aunque más vulnerable, podría taponar el estrecho. A pesar de los sargazos, las playas de la zona eran adecuadas para las tropas de asalto y el desembarco de hombres se beneficiaría de la escasez de oleaje en la bahía. Se supo también que el enemigo sólo tenía una débil presencia en la zona. La opción de San Carlos sí tendría, en cambio, varias desventajas. Una vez en tierra, las tropas tendrían ante sí una larga marcha hasta Puerto Argentino a través de difíciles terrenos y con el rudo invierno del Atlántico Sur en contra. La bahía de San Carlos estaba además mucho más cerca de la Argentina continental, lo que permitiría a los aviones enemigos permanecer más tiempo sobre la zona de combate.



Puerto Argentino e isla Soledad

Cualquier posible discusión sobre un desembarco en isla Soledad tendría que tener en cuenta el hecho de que la mayor parte de las fuerzas de ocupación argentinas estaban concentradas en las elevaciones de terreno que dominaban la capital. Cualquier asalto frontal en las playas de Puerto Argentino tendrían un coste prohibitivo y muchas playas situadas al norte y al sur, aunque eran adecuadas en otros términos, estaban dentro del alcance de la artillería enemiga. Aún así, los planificadores estudiaron numerosos lugares costeros, desde la punta de Macbride hasta la bahía Volunteer. Pero surgieron problemas. La flota invasora habría estado bajo la constante amenaza de vientos del este, los Exocet basados en tierra y submarinos. Una vez en tierra, las tropas terrestres, aunque a poca distancia de Puerto Argentino, tendrían que sortear una serie de engañosos pantanos turbosos y el peligrosísimo cuello de botella de Mancha Verde, que estaba defendido por el enemigo. Al sur de Puerto Argentino, los densos sargazos y las posiciones enemigas de la sierra de Wickham descartaban numerosas opciones dentro de la zona Fitzroy-Bluff Cove. Si los buques de asalto eran cogidos en mar abierto sin la protección de baterías de misiles colocadas en las elevaciones colindantes, la aviación enemiga habría podido entonces efectuar unos bombardeos mucho más precisos en las críticas fases iniciales del desembarco. Las fuerzas argentinas también habrían podido replicar con mucha más rapidez a cualquier ataque.

Lafonia

Cualquier intento de desembarco en Lafonia, una baja región situada al sudoeste de Puerto Argentino, habría corrido varios riesgos. La línea costera está plagada de densos lechos de sargazos y carece de aguas seguras para fondear o de elevaciones de terreno significativas para la colocación de baterías antiaéreas. Las playas son pocas y demasiado pequeñas para una rápida agrupación de fuerzas. Lafonia está a alguna distancia de Puerto Argentino y la única ruta viable hacia isla Soledad pasa a través del estrecho cuello de botella de Prado del Ganso. Elegir esta opción hubiera supuesto una larga marcha para las tropas con la posibilidad de tener que combatir con las guarniciones enemigas de Prado del Ganso y Darwin. También habría sido muy vulnerable a los ataques.

539.ª ESCUADRON DE ASALTO

Durante las maniobras de comandos en el norte de Noruega en los últimos 15 años, se ha descubierto la necesidad de escuadrones de lanchas de desembarco que puedan operar en condiciones hostiles en zonas avanzadas sin ninguna base de reparaciones, mantenimiento o servicio. Se inició un intenso período de pruebas en condiciones árticas, primero con lanchas utilitarias (LCU) solamente y después con otras más pequeñas que incluían las de vehículos y personal (LCVP), de aluminio y capaces de andar a 30 nudos, y la lancha rígida de incursión (RRC), de 35 nudos. Las primeras operaciones en las Malvinas demostraron lo vital que era un único canal de mando que enlazara el control de todas las lanchas de desembarco con el general o comodoro de *Guerra Anfibia*. Afortunadamente, esta posibilidad ya se había practicado informalmente en el Ártico. El tercer día de la guerra (el 24 mayo), el Escuadrón de Lanchas de Desembarco de la Fuerza Operacional se formó en la bahía de San Carlos. Sus lanchas ligeras llegaron del 1.er Escuadrón de Incursión y las LCU y LCVP del 4.º y 6.º Escuadrones de Asalto, basados en el HMS *Fearless* y el HMS *Intrepid*, respectivamente. Del total de 140 hombres enviados al escuadrón, 11 recibieron condecoraciones por valentía o servicio distinguido. Trágicamente, seis murieron en acción. La unidad fue disuelta el 14 de junio. Al volver a Gran Bretaña, los infantes de marina renovaron su solicitud de formar una unidad independiente. El Escuadrón de Asalto se formó en Plymouth en el segundo aniversario de la invasión de las Malvinas y se denominó 539.º Escuadrón de Asalto en honor de la 539.ª Flotilla de Asalto, que había servido con distinción el 6 de junio de 1944 en las playas de Normandía.



Southby-Tailyour

enemiga. Al norte de Puerto Argentino estudiaron las zonas de las bahías Volunteer y Cow, y también toda la península de Punta MacBride. Sin embargo, las rutas por tierra hacia Puerto Argentino no eran buenas y había un cuello de botella entre la bahía de Salvador y la de la Anunciación que, con toda seguridad, estaría vigilado. Si desembarcaban en esta zona, tendrían que combatir en Green Patch, una zona que habría ocupado el lugar de Prado del Ganso en la historia militar británica. Pero allí, a diferencia de Prado del Ganso, habrían sido obligados a combatir.

Al sur de Puerto Argentino había poco de valor desde el punto de vista militar o naval. Las playas eran todas pequeñas y las rutas eran difíciles, con numerosas concentraciones de sargazos. El enemigo casi tendría vía libre hasta los buques anfibios, el terreno era bajo e inadecuado para la instalación de defensas antiaéreas Rapier y el enemigo podría haberlo observado todo desde la sierra de Wickham.

Las fuerzas anfibias descartaron toda la Lafonia por los mismos motivos, sumándose el factor de la terrible caminata a través de aquella baja región. También estaba otra vez la desventaja del cuello de botella de Prado del Ganso. El general de brigada era consciente de que la marcha hacia Puerto Argentino sería ya bastante ardua de por sí, sin necesidad de batallas por el camino. En un momento dado, Southby-Tailyour tuvo que responder a la sugerencia referente a la bahía de Stevelly, en Puerto Norte, a pocos kilómetros de la cual había una zona ideal para construir una pista de aterriza-

Arriba: El comandante Southby-Tailyour posa delante de un Pucará, uno de los 11 aviones inutilizados durante la noche del 14 de mayo cuando el SAS atacó el aeródromo argentino de la isla de Borbón (Pebble). Los ocho hombres de la patrulla del SAS que reconoció la isla en canoas antes del asalto principal en helicóptero, recibieron instrucciones en base a la información de Southby-Tailyour referente a la isla. Arriba, derecha: A bordo del buque de asalto HMS *Fearless*, que llevaba la plana mayor de la 3.ª Brigada de Comandos, los artilleros prestan atención al posible ruido de aviones en medio de la densa niebla.





Abajo, izquierda: Con la impresionante masa del *Fearless* tras ellos, miembros del 1.er Escuadrón de Incursión de la Real Infantería de Marina reanudan su entrenamiento de asalto junto a la costa de la isla Ascensión. El 24 de mayo ellos y su lancha rígida de incursión entraron a formar parte del Escuadrón de Lanchas de Desembarco de la Fuerza Operacional a fin de asegurar un único canal de mando entre la plana mayor de la 3.ª Brigada de Comandos y los patrones de las lanchas de desembarco. Abajo: Comienza la invasión. Una sobrecargada LCU del 4.º Escuadrón de Asalto se aleja del *Fearless* en dirección a la bahía de San Carlos.

je desde la que los Harrier e incluso los transportes Hércules podrían operar. Pero hubiera llevado mucho tiempo su construcción y estaba mucho más cerca de las bases aéreas argentinas.

La opción de la bahía de San Carlos fue tomando forma al tiempo que la atención se alejaba de Puerto Argentino. Se había tenido en cuenta desde los primeros días, pero como una más de las muchas opciones. En el diario de Southby-Tailyour aparece al principio como una zona específica digna de un escrutinio más detallado el 17 de abril:

"Llegamos a isla de Ascensión. Se informa al comandante en jefe de la flota a bordo del HMS *Hermes*. El almirante Fieldhouse nos recuerda el objetivo...(por cuarta vez): un plan para desembarcar en las islas Malvinas a fin de restablecer la administración británica. De vuelta a bordo del HMS *Fearless*. Se discute sobre un desembarco en la bahía de San Carlos con el general de brigada."

Las fuezas terrestres podían montar un círculo de misiles Rapier para defender la cabeza de playa

Esta bahía tenía ventajas y desventajas tanto para la fuerza militar como para los buques anfibios. A la Armada Real le gustó el lugar porque estaría lejos de los ataques con Exocet y se podría contener la amenaza submarina bloqueando los extremos del estrecho de San Carlos. (Pero quedaba la preocupación de que algunos de los submarinos argentinos de construcción alemana se hubiese posado en el fondo a la espera de que los británicos actuasen así. Los fondeaderos estaban protegidos por todas partes del viento y el oleaje, lo que significaba que se podría realizar el desembarco de un modo ininterrumpido. Las fuerzas terrestres podrían montar un círculo de misiles Rapier para defender los buques y la cabeza de playa. Pero para la Armada Real, la opción de la bahía de San Carlos también supondría un tránsito mucho más largo por la Zona de Exclusión Total (ZET), del que gran parte se tendría que llevar a cabo a la luz del día. También estaba la posibilidad de minas en las entradas del estrecho de San Carlos y la bahía del mismo nombre, pero este problema se ignoró por completo. Una vez más, mientras los aviones enemigos (tras haber sorteado los Harrier y los Rapier en su aproximación al fondeadero) tendrían menos de tres segundos para seleccionar y atacar un blanco después de pasar sobre las montañas colindantes, los buques también tendrían poco tiempo para operar sus sistemas defensivos. Esto obligó a la Armada a poner buques dentro y fuera del estrecho y al norte y oeste de la islas para disponer de alerta temprana.

A la Real Infantería de Marina le gustó la bahía de San Carlos porque había cuatro playas adecuadas para las lanchas de desembarco, y las cuatro estaban situadas debajo de zonas montañosas. Esto aseguraría una buena defensa en todos los ángulos del fondeadero. La complicada descarga y la instalación de sus puntos iniciales de abastecimiento se llevarían a cabo con bastante protección de los ataques al suelo. En este sentido, la bahía de San Carlos era ideal. Sin embargo, había algunas desventajas militares que quedarían aun más de relieve después de haber asegurado la cabeza de playa. Aquella bahía era el lugar de isla Soledad más alejado de Puerto Argentino (a excepción de la bahía Baja que, por alguna razón aun desconocida, fue siempre la opción preferida del estado mayor del Grupo de Batalla); esto supondría una larga marcha de aproximación durante la que el enemigo podría redesplegar sus defensas. La bahía de San Carlos, situada al oeste, estaba también más cerca de la Argentina continental y los aviones enemigos, aunque casi al límite de su autonomía de vuelo, podrían atacar blancos de fortuna. La bahía estaba también a bastante distancia de los buques del Grupo de Batalla y sus Harrier, situados al este de Puerto Argentino, y los aviones tendrían un tiempo de permanencia sobre el objetivo muy limitado para defender a las fuerzas británicas.

Desde el punto de vista de Southby-Tailyour, esta bahía era un buen lugar ya que, aunque las playas no eran excelentes, las conocía muy bien y podría asesorar con precisión sobre sus características. Podrían llevar lanchas de desembarco a través de las concentraciones de sargazos y calculó que los argentinos, en caso de que hubiesen pensado que iban a desembarcar allí, no se ha-



Express News Service

Desembarco en San Carlos
Isla Soledad, 20/21 mayo 1982

Tras semanas de planificación, la operación para reconquistar las Malvinas se inició la noche del 20 de mayo. Bajo un cielo despejado, las lanchas británicas que llevaban a paracaidistas e infantes de marina zarparon hacia la bahía de San Carlos.

Las Malvinas

Estrecho de San Carlos
GRAN MALVINA
ISLA SOLEDAD
Puerto Argentino
ATLANTICO SUR

Punta de Fanning
Puerto de Fanning
Playa de Arena
Puerto San Carlos
Cerro Montevideo
BAHIA DE SAN CARLOS
3 Para
Punta Doctor
Cerro Camerone
Punta Chancho
Lookout Hill
Pony's Valley
Montes Verdes
ESTRECHO DE SAN CARLOS
Cdo. 45
Cdo. 40
Bahía de Ajax
Bahía de Bonners
2 Para
San Carlos
HMS *Fearless*
HMS *Intrepid*

Playa Verde

El 3 Para es llevado a bordo de las lanchas de desembarco del escuadrón en dirección a la playa Sand. Se sortean con éxito los densos sargazos y los paracaidistas desembarcan al amanecer. El enemigo no contesta al asalto anfibio y la concentración de hombres y suministros esenciales de guerra para la expansión de la cabeza de playa se pone en marcha.

Playa Roja

Tras volver a lo largo del lado occidental de la bahía de San Carlos, las lanchas de desembarco se reúnen con el *Intrepid* y el *Fearless* en la línea de salida para recoger más tropas. Se transporta al 45 Comando a la bahía de Ajax. No hay señales de los argentinos y los infantes de marina se despliegan rápidamente para ocupar las elevaciones del terreno.

Playa Azul

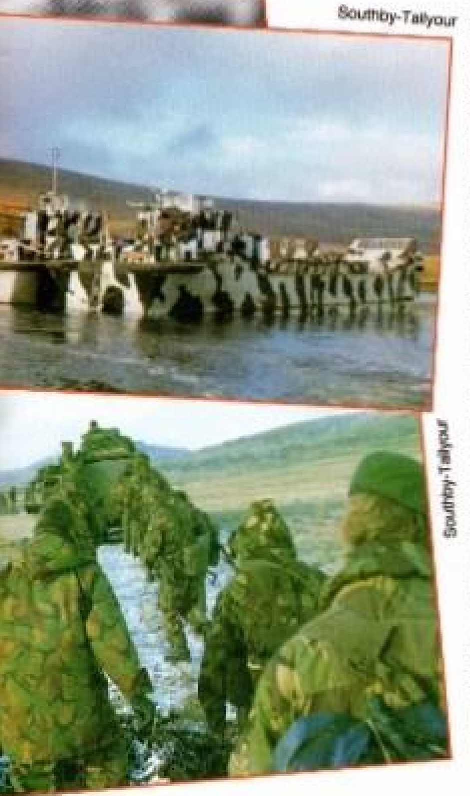
20 mayo; 23,30 El 2 Para y el 40 Comando cruza la línea de salida una hora después de lo programado.
21 mayo; 00,15 Cuarenta y cinco minutos después de lo programado, el 2 Para desembarca en Bonner.
00,25 Tras esperar cerca de la bahía de Ajax, el 40 Comando llega a la playa de Pony's Valley.

Claves

Ruta hacia las playas
Línea de partida



Izquierda: Miembros del 3 Para se preparan para desembarcar mientras su LCU se acerca a playa Sand, situada al oeste de Puerto San Carlos, en la mañana del 21 de mayo. Abajo: Dos LCU esperan en la bahía de Bonners tras descargar suministros para las posiciones avanzadas. Inferior: A salvo en la costa, los infantes de marina siguen a los vehículos oruga sobrenieve Volvo Bv202 en el largo camino a Puerto Argentino.



Southby-Tailyour

Southby-Tailyour

brían molestado en minar las aguas, calculando que los sargazos serían una barrera natural contra los británicos.

Aunque se eligió la bahía de San Carlos como el lugar con menos desventajas, la decisión final no se tomó hasta más tarde. El 2 de mayo, por ejemplo, la zona de las bahías de Cow y Volunteer parecía el lugar más probable. El 4 de mayo, Southby-Tailyour mecanografió una guía navegacional completa para la bahía de Salvador y también aquel mismo día le pidieron que opinase sobre la costa oriental de cabo Dolphin. Esto no fue difícil, ya que es el peor trecho de línea del archipiélago para un desembarco.

El 6 de mayo le invitaron a reconsiderar las playas a lo largo de la costa oriental a partir de Salvador. Aunque estaba expuesta a los imprevisibles vientos del norte y no le gustaba a la Armada Real, sí había varias ventajas militares, pues la longitud de las playas permitiría el desembarco simultáneo de tres unidades tamaño batallón. Por ello, un equipo SBS reconoció las playas y confirmó las observaciones de Southby-Tailyour. El 8 de mayo dio instrucciones al SAS referente a su aproximación a la isla de Borbón (Pebble). Iban a enviar un grupo de guía por delante de una incursión aerotransportada del SAS destinada a destruir los aviones argentinos en la pista de aterrizaje de la isla.

Southby-Tailyour dibujó una carta con todos los delfines y ballenas del océano meridional y lo pegó en la pared junto a los carteles de reconocimiento de buques y aviones

El diario de Southby-Tailyour revela el día 8 de mayo que estaba "considerando seriamente la zona de la bahía de San Carlos". Al día siguiente, además de discutir sobre la opción de dicha bahía, el general de brigada y él tuvieron nuevamente en cuenta la de Salvador. También supieron que el reconocimiento del SBS en la bahía de San Carlos había descubierto una mínima actividad enemiga, algo que les hizo inclinarse a favor de esta opción. Por supuesto, la decisión había que tomarla en Londres, pero ambos esperaban que le tuviesen en cuenta. El diario del comandante dice el día 10 de mayo: "Después de la cena trabajamos en el plan navegacional para el comodoro del estrecho de San Carlos y dimos instrucciones al oficial en jefe del SAS sobre los problemas de navegación en Brenton y La Boca".

En medio de todos estos planes, el comandante Southby-Tailyour intentó mantenerse al tanto de todo, pues ya se habían avistado los primeros albatros a 30° 50' sur, 26° oeste y los primeros petreles de Wilson a 31° 56' sur, 26° oeste. También tuvo que subir al puente del *Fearless* para insistirle al oficial de guardia para que le mantuviese informado sobre los avistamientos de aves en lugar de submarinos y aviones. Sin embargo, Southby-Tailyour dibujó un mapa con siluetas de todos los delfines y ballenas del océano meridional y lo pegó en la pared junto a los carteles de reconocimientos de buques y aviones.

El jefe de la brigada dio sus órdenes para el desembarco en la bahía de San Carlos en la sala de guardia del *Fearless* el 13 de mayo. El comandante inició los procedimientos con el párrafo de "tierra" y recordó todo lo que había dicho a las fuerzas terrestres durante las semanas de lecturas individuales previas. Después pasó a la zona de

ORGANIZACIÓN DEL ESCUADRÓN

El 539.° Escuadrón de Asalto es una unidad de las Fuerzas de Comandos de la Real Infantería de Marina bajo el mando operacional de la 3.ª Brigada de Comandos. Está basado en Plymouth, en el Real Centro de Avituallamiento Naval del siglo XVIII. El escuadrón tiene dos funciones principales. Primero, es el núcleo de todas las embarcaciones menores de desembarco e incursión puestas a disposición de las fuerzas de comandos para operar en todo el mundo, pero especialmente en el Flanco Norte de la OTAN. El tamaño del escuadrón se puede duplicar o más, ya que se ponen bajo su mando en misiones específicas lanchas del Ejército británico, de la Armada Real y de la OTAN. (El Grupo de Embarcaciones del Real Cuerpo de Infantería de Marina de los Países Bajos es parte integrante del escuadrón en tiempo de paz y también sirve con él en operaciones de la OTAN). En segundo lugar, coordina el mando, el control y las funciones de estas embarcaciones, proporcionando un enlace único para el puesto de mando del general de brigada y durante el período previo a cualquier desembarco, el oficial en jefe del escuadrón y su lancha están bajo el control del comodoro de guerra anfibia. En tiempos de paz, el escuadrón se compone de dos LCU "árticos", cuatro LCVP "árticos", 23 lanchas rígidas de incursión y 23 botes hinchables, apoyados por especialistas de la Armada Real en cascos, ingeniería, electrónica y radares. También tiene su propia Unidad Anfibia de Playa y sus secciones de recuperación y otras más. La mayoría de los oficiales se entrenan para operar con helicópteros, submarinos, chalupas y semisumergibles y mercantes pesados. Todo esto está destinado a proporcionar a los planes del general de brigada una flexibilidad adicional, particularmente cuando el tiempo o la acción enemiga impiden otro tipo de movimientos tácticos o logísticos.

Operaciones Anfibias. Más tarde recorrió las unidades militares de la Fuerza Operacional y dio instrucciones aún más detalladas.

La palabra clave que ordenaba el desembarco en la bahía de San Carlos la recibió el general de brigada a las 11,26 (hora local) del 20 de mayo mientras él y el comandante observaban una partida de chaquete. Estaban a 130 millas al este de Puerto Argentino.

El comandante llevó el batallón paracaidista hasta la isla Rabbit para que desembarcasen en playa Sand al amanecer

La historia del desembarco principal está bien documentada. El escuadrón de asalto llevó al 2 Para y al 40 Comando desde el fondeadero inicial en el estrecho de San Carlos junto a punta Chancho. Estaba oscuro (22,30 hora local del 20 de mayo) y el traslado desde la línea de partida debería haber llevado una hora; dicha línea iba de punta Fanning, al norte, a punta Chancho, al sur. El comandante había planeado la aproximación a seis nudos con las 16 lanchas en la primera oleada. Esto le daría tiempo para llegar a tierra con la mitad de las embarcaciones a las 23,30 horas. Inevitablemente, hubo problemas y partieron de la línea de salida una hora más tarde. Poner las embarcaciones a la velocidad máxima de nueve nudos y medio era más de lo que podían soportar, pero era imprescindible ganar tiempo ya que el 2 Para, sobre todo, tenía una larga marcha por delante hasta alcanzar su objetivo de monte Sussex al amanecer. Navegaron a la máxima velocidad y resistieron la tentación de acortar el camino yendo directamente hasta la bahía de San Carlos. En lugar de ello, el comandante mantuvo su plan original bordeando la costa occidental; así se mantuvieron al margen de las concentraciones de sargazos en aguas poco profundas, que era la ruta de la que Southby-Tailyour estaba seguro que ningún enemigo esperaría que iban a seguir. Justo en frente de la playa del 2 Para (en la bahía de Bonners) viraron a estribor y cruzaron finalmente aquel estuario abierto, dejando al batallón en tierra exactamente 45 minutos después. Diez minutos más tarde, el 40 Comando desembarcó al norte de la playa de Pony's Valley.

Las dos mitades del escuadrón de lanchas de desembarco se reunieron después junto a la bahía de Ajax y volvieron por donde habían venido antes de dividirse nuevamente para recoger al 3 Para y al 45 Comando de sus buques. Entonces llevaron a los infantes de marina por la misma ruta y desembarcaron en la bahía de Ajax mientras Southby-Tailyour llevaba al batallón paracaidista desde la línea de partida, pasando junto a la isla Fanning y a través de las capas de sargazos hasta la isla Rabbit, para desembarcar en la playa Sand al amanecer. En ningún momento hubo resistencia enemiga, aunque habían esperado ser atacados por una compañía.

Seguidamente, las lanchas de desembarco e incursión recibieron órdenes del estado mayor del comodoro de ayudar en la descarga de los buques logísticos y de pasaje y en el asentamiento de dos grandes unidades de playa; una en la bahía de Bonners para la concentración de los suministros

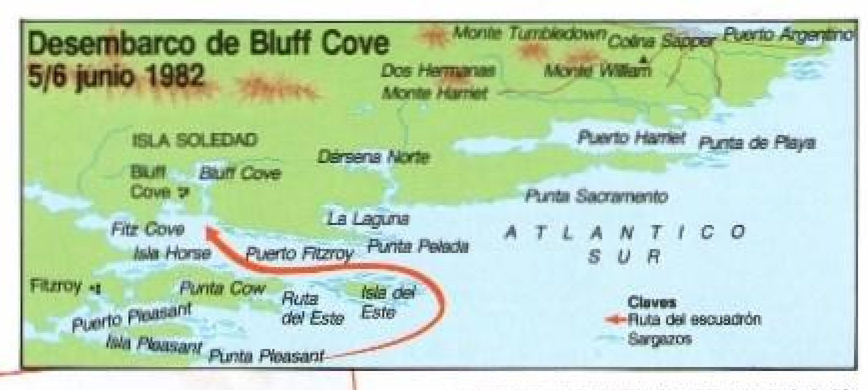

Southby-Tailyour

Derecha: El comandante Southby-Tailyour espera mientras una LCU suelta la última de sus cargas en la bahía de Ajax. El tractor montacargas Eager Beaver y el Land Rover disfrutan de un cómodo desembarco gracias a la calzada flexible colocada por los Ingenieros Reales. Abajo e inferior: Con sus armas y su aparato motor dañados por dos bombas argentinas sin explosionar, la fragata HMS *Argonaut* es llevada a remolque por tres LCU del Escuadrón de Lanchas de Desembarco de la Fuerza Operacional.


Southby-Tailyour


Southby-Tailyour

Abajo: Cuando se disponía a regresar al *Fearless* para el viaje a casa tras la rendición argentina, el comandante Southby-Tailyour tuvo que permanecer en tierra temporalmente al estrellarse su helicóptero después del despegue. Sorprendentemente, no hubo víctimas. Inferior: Estas lanchas de incursión fueron fotografiadas aun en llamas tras un ataque del SAS sobre cerro Wireless que tuvo que ser abortado después de que las embarcaciones cayesen bajo el fuego argentino y fuesen destruidas.




Southby-Tailyour


Southby-Tailyour

necesarios en la vanguardia, y la otra en la bahía de Ajax para la instalación de la Zona de Mantenimiento de Brigada y el Regimiento Logístico del Comando.

Durante aquellos días iniciales las lanchas se encargaron de tareas tales como remolcar a la dañada HMS *Argonaut* hasta la relativa seguridad del estuario. La fragata era incapaz de moverse o combatir debido a los considerables daños en su aparato motor producidos por dos bombas que no habían explosionado. El desplazamiento de la *Argonaut* fue una maniobra fascinante, llevada a cabo bajo ataques aéreos y con fuertes vientos. Aseguraron una LCU a cada costado del buque para impulsarlo y una tercera lo dirigía por delante con un largo cabo de remolque.

Las *LCU* también trabajaron para rescatar a la mayoría de los tripulantes de la HMS *Antelope* mientras ésta ardía tras ordenarse a los patrones que se alejasen de su costado por su propia seguridad. Más tarde ayudarían también valientemente al *Sir Galahad* y al *Sir Tristram*. Todas las lanchas de incursión se utilizaron en la inserción y retirada de las patrullas *SAS* y *SBS*.

Muchos de los LCVP fueron utililizados como dragaminas en la entrada a la bahía de Salvador

Una de las misiones más difíciles fue la reinserción del 42 Comando desde las colinas de cerro Montevideo, al este de la bahía de San Carlos. No querían que el enemigo descubriese este movimiento y, por ello, el único camino era llevarlos de noche siguiendo el río San Carlos, que bajaba desde el este. La orilla norte de este río estaba controlada por el 3 Para y la sur por el enemigo; al menos, aún no había sido despejada por los británicos. El viaje de ida y vuelta era de diez kilómetros a lo largo de un río que ninguno de ellos conocía y que el comandante sólo había observado brevemente en una ocasión en 1979. Reconocieron que podían partir tranquilamente de noche, pero la imaginación se les desbordaba cuando consideraban las consecuencias de que una lancha totalmente cargada embarrancase al amanecer y quedase a merced de los Pucará del enemigo.

La operación llevó toda la noche, durante lo cual tocaron fondo en tres ocasiones. Cada banco de arena descubierto era cuidadosamente anotado para el siguiente viaje. Southby-Tailyour anotó en su diario que gran parte del viaje se efectuó "por instinto".

El 24 de mayo, el coronel H. Jones, del 2 Para, y el comandante discutieron sobre el despliegue de su

COMANDANTE EWEN SOUTHBY-TAILYOUR

Ewen Southby-Tailyour, hijo de un general de la Real Infantería de Marina, había navegado 60 000 millas antes de alistarse en la Real Infantería de Marina en 1960. Durante su carrera tuvo el mando del 45 Comando, con el que sirvió en la frontera yemení, y los Comandos 43 y 41. Estuvo con los grupos de comandos "Joubert" y "Clemenceau" en Tolón y, tras asistir a su curso de submarinismo de combate, sirvió con la Legión Extranjera. Debido a una serie de acciones en la guerra de Dhofar con el Regimiento Fronterizo Septentrional del Sultán, fue condecorado con la Medalla al Valor del Sultanato de Omán. Su servicio en el mar ha incluido el HMS *Wizard* en las Indias Occidentales; al mando del 1.er Escuadrón de Asalto, embarcó en el HMS *Anzio* durante la campaña de Radfán; y, al mando del 4.º Escuadrón de Asalto, en el HMS *Fearless*. Ha servido en el submarino francés *L'Estreo* y en el transporte de comandos *Arromanche*, además del HMS *Bulwark* y el HMS *Intrepid*. De 1977 a 1979, dirigió el Grupo Naval 8901 en las islas Malvinas. Actualmente manda el 539.º Escuadrón de Asalto, basado en Plymouth. La crisis de las Malvinas puso al comandante Southby-Tailyour al mando de la Rama de Lanchas de Desembarco en Poole. Nombrado asesor de navegación de la 3.ª Brigada de Comandos y del Comodoro de Guerra Anfibia, se le ordenó formar el Escuadrón de Lanchas de Desembarco de la Fuerza Operacional.


Robin Adshead

batallón en el lago Brenton para un desembarco de asalto a gran escala contra el flanco argentino. Desgraciadamente, después de tres horas de cuidadosa planificación, el coronel decidió que no podía arriesgar las pocas posibilidades que ofrecía la navegación nocturna en el lago. El mayor había considerado probable que al menos una lancha encallaría al amanecer en uno de los numerosos bancos de arena.

Al ver cómo este y otro buque más se les acercaban en la oscuridad, Southby-Tailyour supuso que eran cañoneros argentinos

Probablemente fue el envío de los Guardias Escoceses a Bluff Cove, en la noche del 5 de junio, lo que más preocupó al comandante y al resto del Escuadrón de Lanchas de Desembarco de la Fuerza Operacional. A causa de la escasez de helicópteros (y, para ser sinceros, también por el hecho de que las tropas no estaban tan preparadas como las que se habían desplazado a lo largo del flanco septentrional), se decidió transportar a los escoceses y a la Guardia Galesa en lanchas de desembarco. La amenaza de los Exocet basados en tierra impidió que los LPD navegasen más al este de la isla Lively y, por eso, una preciosa y tranquila noche se enviaron cuatro LCU del HMS *Intrepid* a la bahía de Lively. El comandante, concretamente, pidió ser escoltado más al este por la fragata acompañante, pero tanto esto como la cobertura de patrullas aéreas de combate (CAP) de los Harrier al amanecer le fueron denegados. El comandante estaba convencido de que la posible pérdida de todo un batallón en aquel punto de la campaña era más grave que el riesgo de ataque a una fragata. Pero era difícil convencer al capitán del LPD sobre los peligros militares y de navegación que había en un viaje de siete horas en embarcaciones abiertas, desprotegidas y desarmadas, equipadas con someras ayudas a la navegación y junto a una costa que podría estar en manos enemigas. El recuerdo de sus tres años en aquella costa era todo lo que Southby-Tailyour tenía, ya que sus viejos mapas de la isla Lively y de Bluff Cove habían quedado atrás. El comandante se había sumado a las lanchas esperando conducir a los hombres hasta la entrada del lago Brenton para ahorrarles unos pocos kilómetros de caminata hasta Prado del Ganso. Southby-Tailyour dejó al capitán en el puente con serias dudas sobre sus posibilidades de éxito. (En los siguientes viajes, el *Fearless* les llevó al sur de la isla Elefante, lo que acortó considerablemente la misión.)

Desgraciadamente, los temores del comandante no resultaron infundados. El tiempo se deterioró rápidamente; los radares (en las ocasiones en que él consideró seguro su empleo) resultaron inapropiados; fueron bombardeados desde la costa y los iluminó una bengala lanzada desde el HMS *Cardiff* justo en el momento en que creían que habían pasado ya desapercibidos. En este buque no habían sido informados de su presencia en la zona y, por otra parte, en las lanchas se les había dicho que no había buques británicos en la "línea de cañoneo" aquella noche. El comandante supuso que fue éste el motivo por el que no le dieron ninguna contraseña o frecuencia de identificación. Al ver cómo éste y otro buque más se les acercaban en la oscuridad, Southby-Tailyour supuso que eran cañoneras argentinas, sobre las que no le habían alertado: el comandante decidió que, puesto que él conocía la bahía mejor que ellos, llevaría una pequeña flotilla hasta seguridad de las aguas poco profundas. Con un viento cada vez más fuerte, sólo podían ir a tres nudos y, puesto que aquello era un gesto inútil, se quedaron al pairo para identificarse. El primero de los buques respondió entonces con luces la palabra "Amigos" y el comandante ordenó que se respondiese "¿De qué bando?". En aquel momento, los buques desaparecieron en el horizonte sin apreciar la necesidad de escolta de las lanchas del comandante.

Encontraron la entrada de Bluff Cove, de 20 m de anchura, justo antes del amanecer, y la atravesaron con vientos de 70 nudos para finalmente desembarcar a los Guardias Escoceses, exhaustos pero a salvo.

El escuadrón continuó apoyando a las dos brigadas en ambos flancos y las lanchas de incursión realizaron operaciones especialmente peligrosas al sudeste de la bahía de Salvador y en las islas cercanas a Puerto Argentino.

En conjunto, fue una "buena" guerra para el Escuadrón de Lanchas de la Fuerza Operacional. Cuando reasumió sus tareas en el norte de Noruega, le resultó difícil al Almirantazgo denegar la petición de la Real Infantería de Marina referente a la creación formal del escuadrón. En el "Informe de Actuaciones" del comandante Southby-Tailyour después del conflicto, se decía que habían aprendido pocas lecciones nuevas, porque las condiciones de operaciones, las cargas transportadas y los problemas geográficos y climáticos habían sido similares a los de Noruega. Su experiencia en las Malvinas había corroborado que su entrenamiento en zonas árticas era totalmente válido para operaciones en todo el mundo.


Robin Adshead

Abajo: Una vez concluido el conflicto de las Malvinas, miembros del recién formado 539.º Escuadrón de Asalto de la Real Infantería de Marina navegan en una lancha de incursión durante un ejercicio. Hoy en día, los patrones del escuadrón disfrutan de una reputación sin igual gracias a la experiencia en navegación y operaciones anfibias.

MAS VALE MAÑA QUE FUERZA



Lloyd-Owen/IWM

Arriba: Este emblema plateado de la Patrulla Neozelandesa de Largo Alcance fue posteriormente sustituido por la insignia de bronce del Grupo de Largo Alcance del Desierto, que consistía en un círculo que contenía un escorpión y las letras LRDG. Izquierda: Envueltos en tocados árabes y con anteojos como protección contra los vientos de una tormenta de arena del desierto, los hombres del LRDG se refugian al amparo de su vehículo.

Capaz de cubrir miles de kilómetros por territorios áridos, el Grupo de Largo Alcance del Desierto se convirtió en una de las leyendas de la campaña en el norte de África.

El 23 de junio de 1940, 13 días después de que Mussolini llevase a Italia a la guerra, un comandante de 44 años del Real Cuerpo de Transmisiones entró en la oficina de El Cairo del general sir Archibald Wavell, comandante en jefe británico de Oriente Medio. Con él traía un breve documento, una serie de proposiciones para la formación de una unidad especial de reconocimiento lejano para operaciones en las vastas extensiones del desierto libio. El autor de las proposiciones era el comandante Ralph Bagnold, un curtido explorador y experto en el desierto que probablemente sabía sobre el desierto libio más que ningún otro hombre.

No era la primera vez que Bagnold se acercaba al cuartel general de Oriente Medio con sus propuestas. En noviembre de 1939 y también en enero de 1940 había insistido en la formación de una fuerza clandestina de reconocimiento para investigar el interior desértico de Libia y obtener así un claro cuadro del dispositivo italiano en la región; pero sus palabras no fueron escuchadas... hasta que conoció a Wavell. El general, entonces en guerra con Italia y amenazado por un posible ataque de las fuerzas italianas en el sur de Libia, Eritrea y Abisinia, se dio cuenta de la necesidad de conseguir información sobre los planes de cualquier ofensiva contra Egipto, y sus líneas de comunicaciones con Sudán que los italianos pudiesen estar tramando. Ya que Libia estaba más allá del alcance del reconocimiento aéreo, autorizó inmediatamente los planes de Bagnold para la formación de una unidad de reconocimiento terrestre. Bagnold recibió un plazo de seis semanas para prepararse.

Esos hombres eran tipos duros, adaptados a los rigores de la vida al aire libre

Con el respaldo de Wavell y completa libertad para conseguir todo el equipo necesario, Bagnold puso manos a la obra con su acostumbrada combinación de imaginación y perspicacia para los detalles prácticos. Fue en este período cuando elaboró sus famosas notas de entrenamiento, en las que se destacaba la función, organización, procedimientos operativos y equipos necesarios para la unidad:

"OBJETO: el principal objeto consiste en efectuar patrullas de reconocimiento terrestre lejano en el desierto libio. Las patrullas están organizadas para poder actuar ofensivamente si es necesario.
CARACTERISTICAS: gran movilidad y capacidad de permanencia. Cada patrulla es un cuerpo independiente capaz de recorrer con total autosuficiencia una distancia mínima de 2 000 km y de operar en regiones no cartografiadas."

Eran órdenes excesivas para una unidad con sólo seis semanas de preparación. Bill Kennedy Shaw, un explorador del desierto y antiguo colega de Bagnold, fue uno de los primeros reclutados por Bagnold y se convirtió en el oficial de información del grupo. Así describió sus febriles días de preparación:

"Eran los mismos preparativos que se hacían para los «Viajes Bagnold» en los años treinta, y quienes nos ayudaron entonces fueron los mismos que ahora nos ayudaban. Ya que el Ejército no disponía entonces de mapas de Libia ni del equipo técnico adecuado, Rowntree imprimió para nosotros los



Izquierda: Una patrulla pugna por liberar un vehículo atascado en la blanda arena. Abajo y abajo, izquierda: Toscos y rudos, los neozelandeses eran el material ideal para duras misiones exigidas al LRDG. Inferior: Un Chevrolet WB de 30 quintales de la Patrulla R. Este vehículo monta una ametralladora Lewis de 7,7 mm y un fusil contracarro Boys de 13,7 mm.

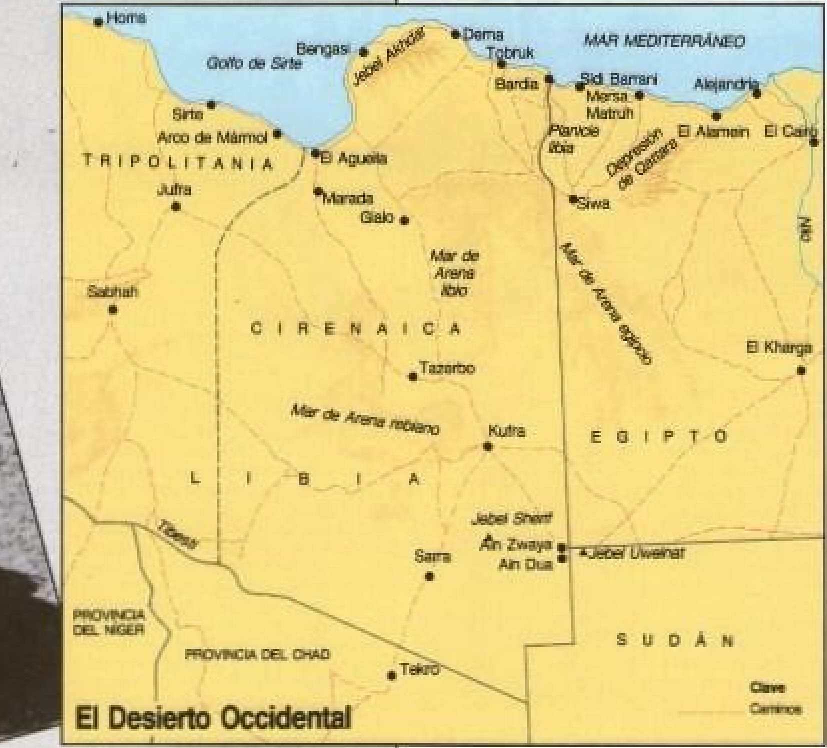


mapas en el Departamento de Topografía de El Cairo. Harding Newman se hizo con unas brújulas solares del Ejército egipcio. Shapiro, de la Ford, trabajó a fondo con los coches. Maestras de escuela nos dieron los libros con tablas logarítmicas, pilotos de carreras nos prestaron sus gafas, y en tenderetes medio olvidados y escondidos en las callejuelas de El Cairo buscamos todo lo que cubriría nuestras heterodoxas necesidades."

Los primeros voluntarios para la Patrulla de Largo Alcance, después conocida como Grupo de Largo Alcance del Desierto (*Long Range Desert Group*), llegaron de las filas del Regimiento de Caballería Divisional de Nueva Zelanda. Eran tipos duros, adaptados a los riesgos de la vida al aire libre y muy buenos con los vehículos. Cada patrulla consistía en dos oficiales y unos 30 hombres, montados en un coche Ford de 15 quintales y 10 camiones Chevrolet de 30, fuertemente armados con ametralladoras Lewis, fusiles contracarro Boy, un Bofors de 37 mm y diversas armas portátiles.

En agosto de 1940 había ya tres Patrullas de Largo Alcance bajo el mando de Bagnold: las Patrullas T y W, los elementos de combate, eran dirigidas por los capitanes británicos Pat Clayton y E.C. Mitford respectivamente, mientras que la Patrulla R, encargada de transpotar los suministros, era mandada por un neozelandés, el alférez D.G. Steele.

El 7 de agosto se abordó la primera misión de la nueva unidad al otro lado de la frontera. Bajo el mando del capitán Clayton, que había explorado el desierto junto a Bagnold en los años anteriores a la guerra, salió una pequeña patrulla para examinar el camino que pasaba entre los oasis de Gialo y Kufra, la línea de comunicaciones italiana situada entre el puerto de Bengasi y las guarniciones

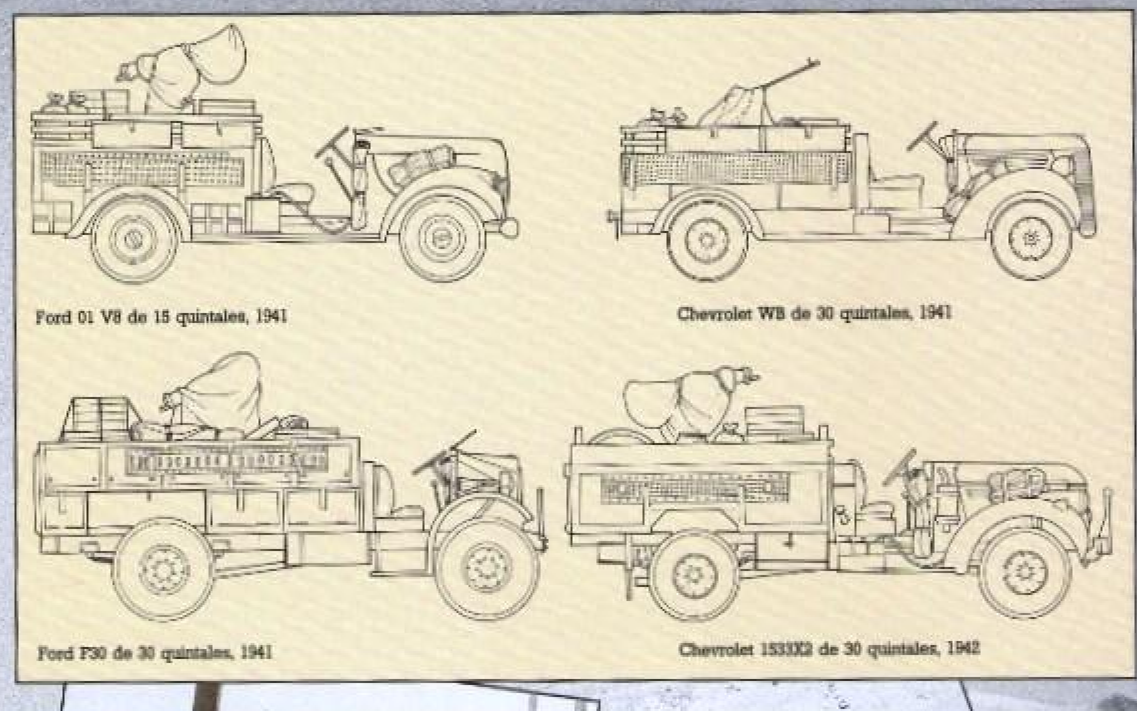




RALPH BAGNOLD

El general Ralph Alger Bagnold nació el 3 de abril de 1896. Tras educarse en el Malvern College, la Real Academia Militar de Woolwich y la Universidad de Cambrige, se alistó en los Ingenieros Reales en 1915. Sirvió en el Frente Occidental durante la Primera Guerra Mundial, ascendió a capitán, y después, en 1920, pasó al Real Cuerpo de Transmisiones. En 1930 sirvió en la Frontera Noroeste de la India. Durante los años anteriores al estallido de la Segunda Guerra Mundial, Bagnold se convirtió en toda una autoridad respecto al desierto, realizando numerosas expediciones a gran escala en el corazón de Libia. Algunos de estos viajes cubrieron más de 8 000 km. Explorador por naturaleza, Bagnold perfeccionó la brújula solar para la navegación en el desierto durante sus investigaciones, y también diversos métodos para liberar vehículos atascados en la blanda arena.

En octubre de 1939, Bagnold iba camino de tomar un puesto en Kenia cuando su buque se detuvo en Alejandría para unas reparaciones. Su presencia en Egipto llamó la atención del general Wavell, quien lo transfirió inmediatamente a su mando. En junio de 1940 formó el Grupo de Largo Alcance del Desierto y mandó la unidad hasta agosto de 1941, en que fue nombrado inspector de tropas del desierto, encargado de planificar unidades adicionales de reconocimiento de largo alcance. Después sirvió como oficial en jefe adjunto de transmisiones en Oriente Medio, y se retiró del Ejército en 1944. Bagnold fue mencionado en despachos y recibió una OBE. En los años posteriores a la guerra, Bagnold continuó con sus investigaciones sobre el desierto y recibió numerosas condecoraciones por su destacada labor.



Ford 01 V8 de 15 quintales, 1941

Chevrolet WB de 30 quintales, 1941

Ford F30 de 30 quintales, 1941

Chevrolet 1533X2 de 30 quintales, 1942

LRDG Association

IWM

del sur. Cuatro días después ya había cruzado el Mar de Arena egipcio y se adentraba en territorio inexplorado. Al llegar al camino, estuvieron tres días manteniendo una vigilancia de 24 horas diarias en busca de tráfico italiano, pero no vieron nada. El 19 de noviembre Clayton y sus hombres volvieron a El Cairo. Aunque traían poca información sobre la situación militar en el sur de Libia, el reconocimiento de Clayton de zonas anteriormente no cartografiadas al oeste del Mar de Arena egipcio iba a resultar extremadamente útil para el LRDG en posteriores operaciones.

Las Patrullas de Largo Alcance pronto entraron en acción, acosando a los italianos entre Gialo y Uweinat con buenos resultados. El 5 de setiembre, las tres patrullas salieron de El Cairo y se dirigieron al desierto, donde atacaron cargamentos italianos de combustible, capturaron un convoy y calcularon el nivel de tráfico enemigo en la zona, además de su trabajo de reconocimiento.

Arriba, izquierda: Montados en sus camiones Ford F30, miembros rodesianos de la Patrulla S posan para la cámara. La Patrulla S se formó en enero de 1941. Arriba, derecha: Un camión Chevrolet del LRDG. Armado con un cañón Bofors de 37 mm, baja por una pronunciada pendiente.

Siguieron otras expediciones en las que el aspecto ofensivo de la idea original de Bagnold se puso a prueba. A finales de noviembre, la Patrulla W de Mitford se aproximó a la montaña de Uweinat, donde los italianos tenían dos puestos, en Ain Zwaya y Ain Dua. La patrulla pronto se halló en problemas a causa de tres bombarderos enemigos. Durante una hora, Mitford y sus hombres fueron bombardeados por los aviones pero, afortunadamente, no sufrieron bajas. Después investigaron el puesto de Ain Dua, que a primera vista parecía estar desierto, pero un proyectil disparado desde


Lawson/IWM

el Bofors de la patrulla provocó una lluvia de fuego de ametralladoras y fusiles. La guarnición estaba bien atrincherada entre las enormes rocas, por lo que se enviaron ocho hombres, al mando del teniente J. Sutherland, para atacar al enemigo por el flanco izquierdo. Mediante el uso a quemarropa de granadas y armas portátiles, Sutherland y sus hombres obligaron a la guarnición a salir de sus posiciones y subir por la ladera. Entonces se lanzó un nuevo ataque, esta vez por ambos flancos, y después de más combates cuerpo a cuerpo la patrulla se retiró, dejando seis enemigos muertos y varios heridos. Sutherland y el soldado L. Wilcox habían estado en lo peor del combate durante toda la batalla y fueron condecorados con la Cruz Militar neozelandesa y la Medalla Militar por su coraje y determinación.

En diciembre de 1940, las Patrullas de Largo Alcance demostraron su utilidad. El 5 de diciembre las patrullas rebautizaron la unidad como Grupo de Largo Alcance del Desierto, y con el nuevo título aumentó su fuerza: la Patrulla W se disolvió y su equipo pasó a la recién formada Patrulla de Guardias (G), mientras que parte de su personal fue destinado a las Patrullas R y T. Después, a comienzos de 1941, se sumaron otras dos patrullas al grupo: una Patrulla de Rodesia Meridional (S) y una Patrulla del Yeomanry (Y). Después de que los recién llegados hubieron recibido la preparación adecuada, el grupo se dividió en dos escuadrones, llamados A y B.

La organización del Grupo de Largo Alcance del Desierto sufrió numerosos cambios durante la guerra conforme se fueron aprendiendo las lecciones que ofrecían las operaciones en el medio natural. En el otoño de 1941, por ejemplo, las patrullas se dividieron en dos "medio-escuadrones", consistente cada uno en un oficial, de 15 a 20 hombres y cinco o seis vehículos. También se añadieron formaciones especializadas al orden de batalla del LRDG: una Sección de Transmisiones, una Sección Ligera de Reparaciones, una Sección Pesada e incluso una "fuerza aérea" del LRDG, consistente en dos biplanos Waco especialmente adaptados. En marzo de 1942, el LRDG había alcanzado el nivel programado en noviembre de 1940, con 25 oficiales, 324 hombres y 110 vehículos, ahora bajo el mando del teniente coronel Guy Prendergast, que sucedió a Bagnold como oficial en jefe del Grupo en setiembre de 1941. A pesar de este aumento en personal y equipos, la patrulla y la media patrulla siguieron siendo las unidades operacionales básicas del Grupo durante la guerra en el desierto.

En contra de la popular imagen romántica del Grupo, éste era, primero y ante todo, una organización de recogida de información; las incursiones (o "golpes", como se las conocía popularmente) corrían principalmente a cargo del Servicio Aéreo Especial (SAS) de David Stirling, pero ello no significa que el LRDG no fuese una unidad de combate. En la agenda operacional del Grupo aparecía con frecuencia la misión de hostigar ofensivamente al enemigo cuando se presentase la oportunidad y durante el camino de regreso de una misión de información. Pero mientras las incursiones relámpago contra objetivos estratégicos como los aeródromos utilizando toda la potencia de fuego disponible requerían un cierto tipo de coraje, las operaciones tras la líneas enemigas en el desierto durante largos períodos de tiempo exigían lo mismo, o más, de los hombres.

Las condiciones que prevalecían en las interminables extensiones del desierto libio apenas permitían la supervivencia humana. Aparte del calor y la falta de agua, también había que luchar contra el *guibli* libio. Kennedy Shaw dice de él:

"Muchos países tienen sus propios vientos cálidos; el *khamsin* de Egipto, el *sherqiya* de Palestina, el *harmattan* de África Occidental, etcétera. Pues súmelos todos y hágalos soplar, levantando arena, en dirección al norte, desde las mismas puertas del infierno, y así podrán tener una idea de lo que es el *qibli* en Kufra durante el verano. No sólo siente uno el calor y el cansancio; es como si cada grano de energía hubiese salido del cuerpo, como si el cerebro quisiese salir reventando la cabeza y uno sólo desea permanecer atontado hasta que el maldito sol haya desaparecido."

Kennedy Shaw describe el efecto que podía tener esto sobre una patrulla:

"Tras calcular por medio de las huellas la cantidad de tráfico en la ruta Gialo-Kufra, nos dirigimos hacia el oeste para examinar la que iba de Tazerbo a Marada. Aquella tarde creo que fue la peor de todas. En el campamento, Beech deliraba un poco a causa del calor y recuerdo que Croucher, que iba en el segundo coche detrás de Mitford, me dijo que durante los últimos 30 km había estado repitiendo al ritmo de los neumáticos sobre la arena, «si no para me vuelvo loco, si no para me vuelvo loco, si no para...» En días como éste, después de la cena, los hombres sentían náuseas, pues los estómagos se negaban a funcionar en tales condiciones y todavía no habíamos descubierto el tentempié antiqibli, consistente en partes iguales de ron y zumo de lima."

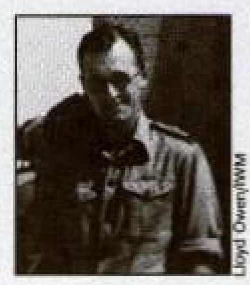
Así era como el LRDG realizaba sus operaciones en el desierto. En términos generales, su papel de información consistía en el reconocimiento de una

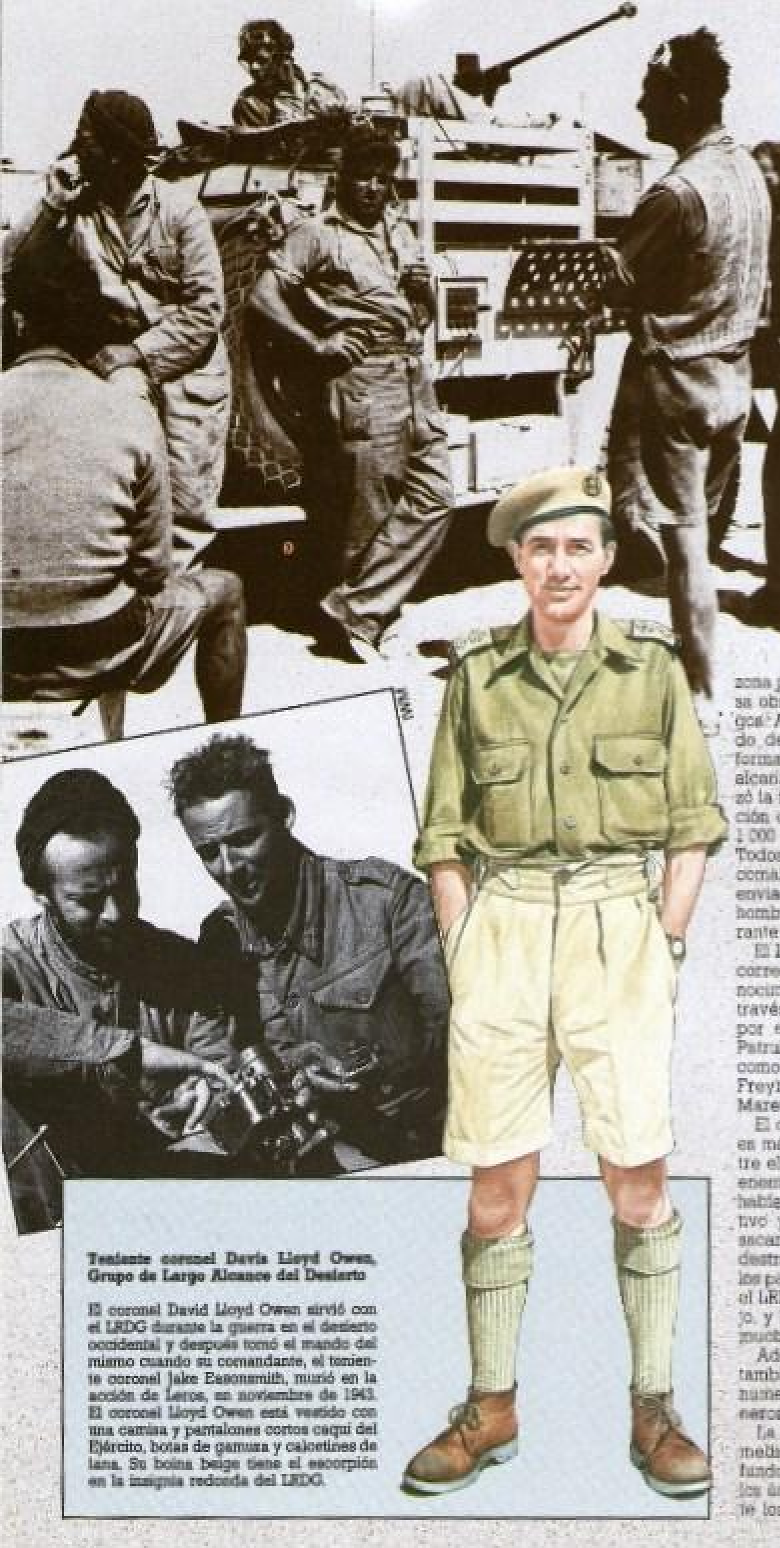
Arriba: Uno de los dos aviones WACO que formaron la "fuerza aérea" del LRDG. Guy Prendergast (inferior), que posteriormente mandó el LRDG, fue un experto explorador del desierto y piloto, y se unió al Grupo en febrero de 1941. Pronto se dio cuenta de cuanto podían aportar los aviones a las diversas funciones operacionales del LRDG. El elemento aéreo se creó durante la ocupación de Kufra por parte del LRDG, en 1941, y los aparatos se modificaron para vuelos de larga distancia. Prendergast pilotó uno, mientras que el otro lo tripuló el sargento R.F.T. Barker (el segundo por la derecha en la foto superior). Los aviones se utilizaron para trabajos de reconocimiento y enlace de patrulla, para llevar heridos del LRDG y efectuar vuelos entre Kufra y El Cairo. Arriba: Una columna de vehículos del LRDG atraviesa las áridas planicies del desierto libio.






IWM


Lloyd Owen/IWM



Extremo derecho: Un oficial médico de la patrulla venda un dedo herido mientras un compañero prepara la comida (derecha). En las operaciones, todas las raciones las tenía que llevar la patrulla y los cocineros se especializaron en preparar una gran variedad de comida a partir de las conservas disponibles. Izquierda: Un grupo de hombres del LRDG reunido alrededor de uno de sus camiones para oír las noticias de la radio. Izquierda, abajo: Uno de los aspectos más relevantes de las operaciones de largo alcance era el entretenimiento de los vehículos en medio del duro entorno desértico. En la fotografía, dos mecánicos arreglan un carburador.

Teniente coronel Davis Lloyd Owen, Grupo de Largo Alcance del Desierto

El coronel David Lloyd Owen sirvió con el LRDG durante la guerra en el desierto occidental y después tomó el mando del mismo cuando su comandante, el teniente coronel Jake Easonsmith, murió en la acción de Leros, en noviembre de 1943. El coronel Lloyd Owen está vestido con una camisa y pantalones cortos caqui del Ejército, botas de gamuza y calcetines de lana. Su boina beige tiene el escorpión en la insignia redonda del LRDG.

zona previo a la acción de otra fuerza, y la laboriosa observación y bloqueo de movimientos enemigos. Además de ello, la exploración y cartografiado detallado de las zonas en las que operaban formaban parte de su misión. Este tipo de trabajos alcanzaron su cénit en 1942, cuando el LRDG realizó la famosa "vigilancia de carreteras": la observación de cuatro meses y medio a lo largo de casi 1.000 km de carretera entre Trípoli y Bengasi. Todos los vehículos, piezas de artillería, carros de combate y tropas se anotaron, y la información fue enviada de vuelta al cuartel general por medio de hombres del LRDG que operaban en parejas durante 24 horas seguidas.

El LRDG se utilizó también para rastrear y como correo. Quizá su "hallazgo" más famoso fue el reconocimiento de un pasaje sin cartografiar que iba a través de las colinas de Matmata, protagonizado por el capitán N.P. Wilder y los hombres de la Patrulla T1 neozelandesa. La "brecha de Wilder", como se llamó a esta ruta, permitió al general Freyberg flanquear las defensas del Eje en la línea Mareth en marzo de 1943.

El correo del LRDG adoptó muchas formas, pero es más conocida la relación que se desarrolló entre el SAS y el LRDG. Para atacar los aeródromos enemigos, una de las misiones primarias del SAS, había que insertar a los incursores cerca del objetivo y lo más discretamente posible, y después sacarlos de allí una vez completado su trabajo destructivo. Gracias a su gran variedad de vehículos para el desierto y su experiencia navegacional, el LRDG era el perfecto candidato para este trabajo, y las dos unidades operaron codo con codo en muchas ocasiones.

Además, la función de correo del LRDG incluyó también la inserción y recuperación de agentes de numerosas organizaciones, y el rescate de prisioneros de guerra aliados fugados.

La habilidad para desplazarse con precisión por medio de la brújula solar y el teodolito, y un profundo conocimiento de la geografía libia, no eran los únicos campos dominados por el LRDG. Durante los largos períodos de permanencia en el de-



sierto, los hombres tenían que saber cómo sobrevivir a los rigores del desierto, racionalizar su consumo de agua y estar listos para reaccionar al momento ante situaciones inesperadas: esto último resultó de especial importancia con respecto a los vehículos, la clave de la movilidad del LRDG y su cordón umbilical con la base. Bill Johnson, un mecánico de patrulla del LRDG, recuerda:

Quedaron abandonados con menos de ocho litros de agua, ningún alimento y la ropa puesta

"En el desierto, todos los mecánicos de patrulla tenían que llevar consigo una gran variedad de repuestos: embragues, carburadores, bombas de agua, correas del ventilador, bujías, bobinas, etcétera. Había un conductor en mi patrulla que insistía en trastear y meter las narices en su motor. Todas las noches, cuando nos deteníamos, tenía el capó abierto. Yo le dije muchas veces que si algo no marchaba bien en su motor que me lo indicase y yo lo arreglaría. Pero no hacía caso. Una noche vi que estaba escarbando en un montón de arena debajo de su camión. Había estado haciendo un ajuste en los puntos de encendido y había perdido el brazo del rotor. Por fin vino a mí y me preguntó si tenía alguno. Yo tenía tres distribuidores pero ninguno con brazo de rotor.

Entonces, el patrón me dijo que no dejábamos atrás ningún camión y que yo tenía que pensar en algo. Entonces pensé. Se me ocurrió utilizar el tapón de una botella de cerveza y un imperdible del botiquín. Con una cuchilla de afeitar amoldé el tapón y con unos alicates doblé el imperdible. El motor empezó a funcionar."

Sin embargo, a veces no era por culpa de los vehículos por lo que los hombres se quedaban sin medios de transporte: en el desierto esto era algo más que una simple contrariedad. A finales de febrero de 1941 la Patrulla T, bajo el mando de Clayton, atacó una patrulla motorizada italiana en Djebel Sherif, 90 km al sur de Kufra. La fuerza enemiga, guiada por tres aviones que la sobrevolaban, abrió fuego sobre la patrulla e inutilizó varios camiones. Los aviones procedieron entonces a bombardear y ametrallar al Grupo, que se retiró como buenamente pudo hacia Sarra. Pero no todos los vehículos llegaron muy lejos. Uno, conducido por el soldado R.J. Moore, se incendió y sus ocupantes lo abandonaron mientras su munición empezaba a explosionar. Dados por muertos o capturados, fueron abandonados con menos de ocho litros de agua, ningún alimento y la ropa puesta. Sus opciones consistían en recorrer el camino hasta Kufra y rendirse a la guarnición italiana, o seguir las huellas de los neumáticos de su patrulla en dirección a Sarra. Decidieron no rendirse. Moore y otros tres, Easton, Tigbe y Winchester, partieron el 1 de febrero en una marcha a través del desierto que se convertiría en un épico ejemplo de la supervivencia del LRDG en el desierto y su determinación.

Pero detrás de estas hazañas individuales había una unidad bélica coherente y nada convencional cuyo palmarés operacional durante la guerra en el desierto le ganó un lugar destacado en la historia de las grandes unidades. Sin contar nunca con más de algunos centenares de hombres, el LRDG fue realmente fiel a su lema extraoficial "*Non vi sed arte*" (más vale maña que fuerza).



LA SECCIÓN DE TOPOGRAFÍA

Mientras que los Aliados pudieron disponer libremente de mapas fiables para la campaña en Europa tras la invasión de 1944, gran parte de la guerra en el Desierto Occidental se combatió en un terreno sólo registrado en unas pocas cartas imprecisas, elaboradas por topógrafos italianos antes de la guerra. El conocimiento de accidentes geográficos tales como oasis y rutas practicables era indispensable para la planificación, tanto ofensiva como defensiva, y en 1941 se creó la Sección de Topografía del Grupo de Largo Alcance del Desierto, para reconocer y cartografiar zonas de posible importancia estratégica. Los mapas de campaña del LRDG se realizaron a escala 1:400 000, y después se redujeron e imprimieron a escala 1:500 000. Cada lámina cubría dos grados de latitud y longitud, una zona de aproximadamente 30 000 kilómetros cuadrados. El LRDG realizó cinco láminas, todas en el desierto meridional libio, incluyendo Calansho Serir, el Mar de Arena de Calansho, el Gran Montón, Kufra y El Riquba. Las patrullas de topografía consistían en dos vehículos, un camión de navegación y otro de radio. El primero estaba equipado con brújulas solares, una para el conductor y otra para el topógrafo. Eran de un modelo diseñado por Ralph Bagnold y fabricado por el Departamento de Topografía de Egipto, y algunas de las brújulas de los topógrafos se modificaron sobre la marcha a fin de agilizar el procedimiento de cartografiado. Ya que la triangulación no era posible en el tiempo disponible, los mapas se orientaban con respecto a las posiciones de los astros. Durante el día, se buscaba la posición de Venus con un almanaque aéreo y después se la detectaba con un telescopio. La escala de 10 kilómetros por centímetro proporcionaba pocos detalles. El LRDG dividió el desierto en distintas zonas topográficas y se describió y delineó cada tipo de terreno. A partir de ahí, sólo se podían marcar accidentes geográficos tales como colinas rocosas.

PORTAVIONES EN ACCION

Aunque en la batalla de Midway los norteamericanos perdieron su portaviones USS *Yorktown*, hundieron cuatro portaviones japoneses en un solo día.

A finales de abril de 1942, el capitán de corbeta John S. Thach se hallaba en la estación aeronaval de la bahía de Kaneohe, en Hawai, con 21 flamantes Grumman F4F Wildcat, pero sin pilotos. Thach, oficial al mando del VF-3 (Tercer Escuadrón de Caza), pasó el tiempo probando en vuelo todos los aviones y, al final del mes, llegó un remplazo a Pearl Harbor y fue asignado a Kaneohe. El alférez de fragata Robert 'Ram' Dibb recibió de su nuevo jefe una instrucción personal durante dos días antes de que llegasen otros dos pilotos, los maquinistas Doyle Barnes y Tom Cheek. Ahora ya podía Thach poner en el aire toda una patrulla. Pidió dos pilotos al VB-5, y con los seis hombres practicó una nueva maniobra que había desarrollado en el verano de 1941, utilizando cerillas en lugar de aviones sobre la mesa de su cocina. Tras considerar las prestaciones de los ágiles cazas japoneses Cero, Thach se había dado cuenta de que sus juegos de mesa podrían proporcionar una valiosa



Director de apontaje, Flota del Pacífico, 1942

El director de apontaje aseguraba que los aviones se posasen con seguridad y eficacia. Este hombre lleva el uniforme ligero de verano color caqui de oficial de la Armada norteamericana; también lleva un jersey y una gorra amarillo chillón para resultar más visible. Los pilotos actuarán de acuerdo a las señales que él haga con sus "murciélagos" de colores.

USS *YORKTOWN*

El USS *Yorktown*, primer buque de una clase de portaviones de 20 000 toneladas que también incluiría al USS *Enterprise* y después al USS *Hornet*, recibió la quilla en el astillero naval de Newport en mayo de 1934. Su casco, de 246 por 25 m, estaba protegido por una cintura blindada de hasta diez centímetros de espesor sobre una capa de acero especial de 19 mm. La cubierta de vuelo tenía 251 m de longitud por 33 m de anchura, y la isla tenía un blindaje de diez centímetros y un techo acorazado de cinco centímetros de espesor. El armamento defensivo consistía en ocho cañones de 127 mm y 16 antiaéreos de 27 mm y 24 ametralladoras de 12,7 mm, pero el potencial de combate del buque residía en sus 96 aviones: 18 cazas, 36 torpederos, 37 bombarderos en picado y cinco aparatos utilitarios. El *Yorktown* fue entregado el 30 de setiembre de 1937 y entró en servicio en la Flota del Pacífico. Sin embargo, la amenaza de los submarinos alemanes hizo que fuese transferido a la Flota del Atlántico en abril de 1941 para llevar a cabo patrullas de neutralidad y escoltas de convoyes. Cuando los japoneses bombardearon Pearl Harbor, el 7 de diciembre, el *Yorktown* esperaba unas reparaciones en la base principal de la Flota del Atlántico en Norfolk, Virginia. Fue transferido a la Flota del Pacífico y enviado como escolta de un convoy que transportaba a la 2.ª Brigada de Infantería de Marina a la Samoa norteamericana. Tras unirse al convoy en San Diego el 30 de diciembre, el *Yorktown* y otros buques de apoyo se organizaron en la Fuerza Operacional 17. Tras zarpar el 6 de enero, el convoy llegó a Samoa el día 19. La Fuerza Operacional 17 abandonó Pearl Harbor el 16 de febrero para efectuar una incursión en Lae y Salamaua, en Nueva Guinea, junto con el USS *Lexington*. Esta acción fue seguida por la batalla del mar del Coral, los días 7 y 8 de mayo, en la que sus aviones dañaron a los portaviones *Shokaku* y *Shoho*. Después de esto, el *Yorktown* recibió órdenes de volver a Pearl Harbor para prepararse para la defensa de Midway.

contrapartida a favor de sus F4F, más pesados y lentos. La llamó posición defensiva haz y resultó muy efectiva en un ejercicio contra algunos pilotos del Ejército también estacionados en Kaneohe.

Otros siete pilotos llegaron el 20 de mayo de 1942, todos ellos reclutas inexpertos, al igual que Dibb. El escuadrón VF-3 de Thach había sido desposeído de sus pilotos y personal técnico para reforzar el Segundo de Caza a bordo del USS *Lexington*, quedándose el Tercero de Caza sólo con once pilotos, 16 menos de su dotación oficial. Thach esperaba que hubiese tiempo para recuperar los efectivos del escuadrón.

Pero los japoneses se adelantaron. El 5 de abril de 1942, su Estado Mayor General Naval aprobó una operación de la Flota Combinada para capturar el atolón de Midway, posesión norteamericana desde 1867. La isla está situada en el centro del océano Pacífico. Los japoneses esperaban obligar a lo que quedaba de la Flota del Pacífico norteamericana a aceptar una batalla decisiva en la que la superioridad numérica y moral de la Armada Imperial aplastaría a los norteamericanos. Durante todo el mes de abril, los buques japoneses empezaron a reunirse en las bases del archipiélago japonés y en Saipán.

Tres bombas japonesas habían alcanzado el portaviones, doblando los mamparos y las compuertas estancas

Lo que los japoneses no sabían era que especialistas de la Armada norteamericana en Hawai habían conseguido descifrar parte del código JN-25 de la Armada Imperial, y mucho de lo que transmitieron por radio los buques japoneses fue interceptado por los norteamericanos. Por ello, mientras la flota japonesa empezaba a reagruparse procedente de la lejana Gran Esfera de Coprosperidad del Asia Oriental, la Armada norteamericana empezó a darse cuenta de que algo grande iba a suceder. Se pensó que Midway era el objetivo más probable, por lo que el almirante Chester Nimitz, el CenPac (comandante en jefe del Pacífico), organizó sus fuerzas para contener semejante maniobra.

El portaviones USS *Yorktown* fue enviado a Pearl Harbor para la reparación de los daños sufridos en la batalla del mar del Coral y el Tercero de Caza recibió órdenes de unirse al *Yorktown* tan pronto como éste llegase a aguas hawaianas. El portaviones llegó a Pearl Harbor el 27 de mayo, entró en el dique seco n.º 1 el 28 de mayo y 1 400 hombres iniciaron los trabajos de reparación de daños. Tres bombas japonesas habían alcanzado el buque, doblando los mamparos y las compuertas estancas, además de causar fugas de combustible. En sólo 48 horas, el *Yorktown* estaba listo para zarpar, aunque todavía no podía navegar a máxima velocidad.

A pesar de que el grupo aéreo del *Yorktown* era uno de los más expertos en la Flota del Pacífico, el ComPorPac (comandante de portaviones en el Pacífico) había decidido disolver el viejo equipo. El Cuarenta y Dos de Caza se combinaría con el Tercero de Caza de Thach. Se enviaron a tierra los escuadrones de exploración y torpedeo del *Yorktown* para sustituirlos por el VB-3 (Tercero de Bombardeo) y el VT-3 (Tercero de Torpedeo). El propio Quinto de Bombardeo del *Yorktown* fue temporalmente rebautizado como Quinto de Exploración. El 30 de mayo, el *Yorktown* zarpó de Pearl Harbor para reunirse con sus portaviones gemelos, el USS *Enterprise* y el USS *Hornet* en la Fuerza Operacional 16 (TF16). El propio *Yorktown* constituía el núcleo de la Fuerza Operacional 17 (TF17). Sus cazas llegaron desde Kaneohe, mientras que el resto de los aviones llegaron desde la isla de Ford.

El *Yorktown* se trasladó desde las islas hawaianas hasta el punto de encuentro, previamente acordado, con la TF16, 32 grados latitud norte, 173 grados longitud oeste, una posición bautizada por el almirante

Abajo, izquierda: Un bombardero en picado Douglas SBD Dauntless se dispone a apontar en el USS Yorktown. Sus aerofrenos perforados, que aquí aparecen en posición de aterrizaje, se abrían totalmente durante el ataque en picado. Arriba: Un bombardero de ataque Nakajima B5N (conocido por los Aliados como "*Kate*") se desintegra tras ser alcanzado por los cañones del *Yorktown*. Abajo: El *Yorktown* en apuros. Los proyectiles antiaéreos explosionan por encima del portaviones mientras éste resiste el ataque de bombardeo de los "*Kate*". El humo negro que empieza a salir de su superestructura es señal de que sus calderas ya han sido alcanzadas.

RHL





TÁCTICAS DE CAZA

Las armadas japonesa y norteamericana diferían sólo ligeramente en sus tácticas de caza durante el período anterior a su participación en la Segunda Guerra Mundial: ambas empleaban la tradicional formación en V de tres aviones. Los norteamericanos empezaron entonces a experimentar con una sección de dos aviones en la que el líder era el responsable de maniobrar mientras que su punto, que volaba unos 50 m detrás de él y ligeramente por debajo, se ajustaba a su vuelo y protegía su cola. El método de ataque preferido consistía en un picado desde arriba en el que el piloto disparaba contra el blanco al pasar sobre él. La organización de escuadrones en secciones de dos aviones se aprobó en julio de 1941. Los japoneses conservaron la formación de tres aviones, en la que éstos volaban separados 50 m unos de otros al mismo nivel. Cuando se acercaba el combate, se desplegaba las V en escalones de 100 a 200 m de intervalo, o bien en una V abierta en la que un avión iba a 200 m por detrás y el otro a 300 m. Los japoneses preferían también atacar desde arriba, lanzándose en picado de uno en uno. Esta técnica, sin embargo, funcionó sólo en base a la experiencia de los pilotos y, en 1943, los japoneses adoptaron la sección de dos aviones norteamericana. El capitán de corbeta John Thach, vio que se podía utilizar la sección de dos aviones para organizar los escuadrones en elementos de cuatro aviones volando en línea de frente. En un ataque desde arriba o por detrás, las dos secciones viraban una hacia la otra, desbaratando así el blanco del enemigo y posiblemente disparándole. Utilizada por primera vez en Midway esta maniobra se conoció como la "ola Thach" y se puede considerar la precursora de la táctica de la "doble pareja" utilizada por la Armada en Vietnam.



Nimitz como Punto Luck. El comandante de la TF17, el vicealmirante Frank Jack Fletcher, tomaría el mando de las operaciones en Midway por ser más antiguo que el vicealmirante Raymond Spruance, comandante de la TF16.

Ambos bandos se retiraron aquella noche, conscientes de que una acción importante tendría lugar al día siguiente

A las 16,00 horas del 2 de junio, las dos fuerzas operacionales norteamericanas se reunieron en Punto Luck. El *Yorktown* se encargó de las patrullas aéreas de ambas fuerzas operacionales al día siguiente y 20 aviones exploraron, en busca de portaviones japoneses, un arco enfocado al norte de 300 km de radio. El tiempo no ayudó y no pudieron ver nada.

Sin embargo, las nubes no detuvieron a un PBY Catalina, que encontró a los buques de la fuerza invasora de Midway. Este Catalina estaba basado en el propio atolón de Midway. Patrullaba por el sudeste a su máximo alcance, en la dirección general de la isla de Wake, cuando observó la presencia de buques enemigos. El avistamiento del PBY dio paso a una incursión fallida a cargo de los B-17 basados en Midway contra los buques japoneses. Un loco ataque nocturno con torpedos por parte de los PBY Catalina consiguió dañar a un petrolero japonés, y ambos bandos se retiraron aquella noche, conscientes de que una acción importante tendría lugar al día siguiente.

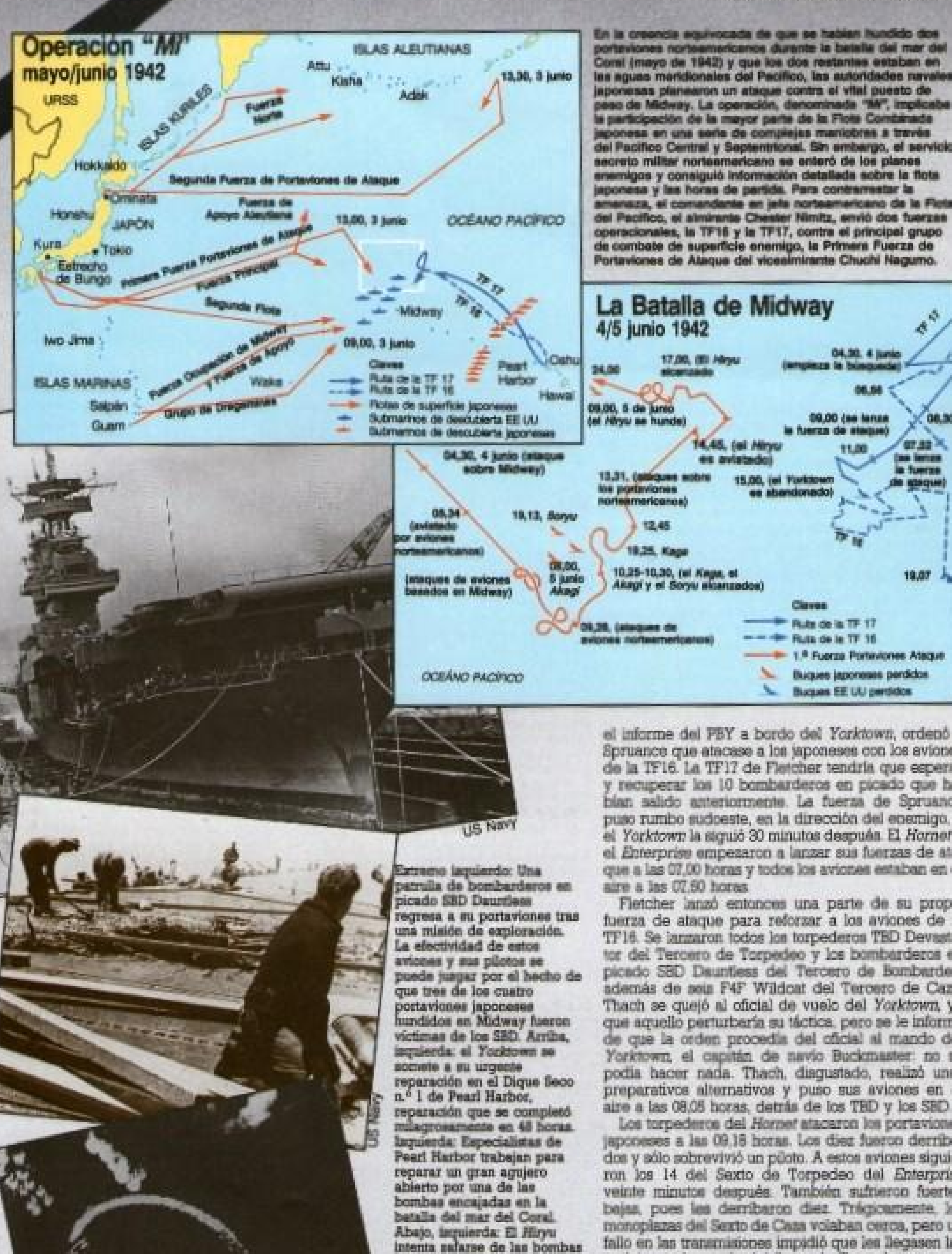
Casi a la misma hora que los pilotos de los Catalina efectuaban su ataque, la tripulación del *Yorktown* se despertaba. Todos sabían que el enemigo estaba reunido cerca. A las 04,30 horas, el *Yorktown* lanzó su CAP (patrulla aérea de combate) de seis F4F junto a diez SBD Dauntless del Quinto de Exploración. Estos últimos empezaron a buscar a los portaviones japoneses.

Una hora después, la radio del portaviones resonó con las palabras "portaviones enemigos". Procedían de un PBY basado en Midway que realizaba una misión de reconocimiento. El cielo sobre los buques de Nagumo aún estaba cubierto, y pasaron 20 minutos antes de que el piloto del PBY pudiese verlos con claridad. A las 05,52 horas, la fuerza norteamericana recibió un mensaje: "Dos portaviones y acorazados situación 320 grados, distancia 180 (millas), rumbo 145 (grados), velocidad 25 (nudos)".

La batalla de Midway había empezado: los bombarderos japoneses y los cazas ya se dirigían a la isla. Contactaron con los cazas de la Infantería de Marina allí basados a las 06,15 horas; la escolta japonesa derribó a la mayoría mientras los bombarderos atacaban el atolón. El bombardeo sólo fue un éxito parcial, y el jefe de patrulla recomendó que los portaviones efectuaran un segundo ataque.

A esta incursión sobre Midway siguió, 30 minutos después, un contrataque desde Midway contra los portaviones japoneses. Los bombarderos tripulados por los pilotos del Ejército y la Infantería de Marina realizaron un valiente esfuerzo por dañar al enemigo, pero sus ataques fueron un completo fracaso. Nagumo, en respuesta a la amenaza que suponían estos ataques, ya había ordenado que se preparase su segunda oleada para otra incursión sobre Midway cuando recibió el informe de la presencia de buques norteamericanos en la zona. Los preparativos para el segundo ataque se pospusieron hasta que se clarificase la situación.

Quince minutos después de que Fletcher recibiese



En la creencia equivocada de que se habían hundido dos portaviones norteamericanos durante la batalla del mar del Coral (mayo de 1942) y que los dos restantes estaban en las aguas meridionales del Pacífico, las autoridades navales japonesas planearon un ataque contra el vital puesto de paso de Midway. La operación, denominada "MI", implicaba la participación de la mayor parte de la Flota Combinada japonesa en una serie de complejas maniobras a través del Pacífico Central y Septentrional. Sin embargo, el servicio secreto militar norteamericano se enteró de los planes enemigos y consiguió información detallada sobre la flota japonesa y las horas de partida. Para contrarrestar la amenaza, el comandante en jefe norteamericano de la Flota del Pacífico, el almirante Chester Nimitz, envió dos fuerzas operacionales, la TF16 y la TF17, contra el principal grupo de combate de superficie enemigo, la Primera Fuerza de Portaviones de Ataque del vicealmirante Chuchi Nagumo.

Extremo izquierdo: Una patrulla de bombarderos en picado SBD Dauntless regresa a su portaviones tras una misión de exploración. La efectividad de estos aviones y sus pilotos se puede juzgar por el hecho de que tres de los cuatro portaviones japoneses hundidos en Midway fueron víctimas de los SBD. Arriba, izquierda: el *Yorktown* se somete a su urgente reparación en el Dique Seco n.° 1 de Pearl Harbor, reparación que se completó milagrosamente en 48 horas. Izquierda: Especialistas de Pearl Harbor trabajan para reparar un gran agujero abierto por una de las bombas encajadas en la batalla del mar del Coral. Abajo, izquierda: El *Hiryu* intenta zafarse de las bombas de los B-17 basados en Midway.

el informe del PBY a bordo del *Yorktown*, ordenó a Spruance que atacase a los japoneses con los aviones de la TF16. La TF17 de Fletcher tendría que esperar y recuperar los 10 bombarderos en picado que habían salido anteriormente. La fuerza de Spruance puso rumbo sudoeste, en la dirección del enemigo, y el *Yorktown* la siguió 30 minutos después. El *Hornet* y el *Enterprise* empezaron a lanzar sus fuerzas de ataque a las 07,00 horas y todos los aviones estaban en el aire a las 07,50 horas.

Fletcher lanzó entonces una parte de su propia fuerza de ataque para reforzar a los aviones de la TF16. Se lanzaron todos los torpederos TBD Devastator del Tercero de Torpedeo y los bombarderos en picado SBD Dauntless del Tercero de Bombardeo, además de seis F4F Wildcat del Tercero de Caza. Thach se quejó al oficial de vuelo del *Yorktown*, ya que aquello perturbaría su táctica, pero se le informó de que la orden procedía del oficial al mando del *Yorktown*, el capitán de navío Buckmaster: no se podía hacer nada. Thach, disgustado, realizó unos preparativos alternativos y puso sus aviones en el aire a las 08,05 horas, detrás de los TBD y los SBD.

Los torpederos del *Hornet* atacaron los portaviones japoneses a las 09,18 horas. Los diez fueron derribados y sólo sobrevivió un piloto. A estos aviones siguieron los 14 del Sexto de Torpedeo del *Enterprise* veinte minutos después. También sufrieron fuertes bajas, pues les derribaron diez. Trágicamente, los monoplazas del Sexto de Caza volaban cerca, pero un fallo en las transmisiones impidió que les llegasen las peticiones de ayuda del Sexto de Torpedeo.

Mientras los bombarderos en picado del *Hornet*



US Navy

fracasaban al no encontrar sus objetivos, el grupo del *Enterprise* localizó a las 10.02 horas los portaviones japoneses. Un minuto después, los torpederos del Tercero de Torpedeo los localizaron también. Ascendieron hasta 800 m para realizar la aproximación. Cheek volaba a 1 100 m para cubrirlos y Thach a 1 700 m. A las 10.10 horas, los cañones antiaéreos del crucero pesado *Chikuma* abrieron fuego sobre los bombarderos que se acercaban, alertando a 43 cazas Cero que realizaban una CAP y que se lanzaron inmediatamente al ataque.

Lo primero que alcanzaron los Cero fue la división de cuatro aviones de Thach. Dos se pegaron a la cola del F4F pilotado por el alférez de fragata Edgar Bassett, un "agregado" del Cuarenta y Dos de Caza y veterano del mar del Coral. Fue derribado en llamas y pereció. Entonces empezaron entre 15 y 20 Cero a realizar pasadas desde arriba. Thach dirigió sus tres aviones supervivientes en una serie de virajes para zafarse de los Cero que se acercaban atacando. El nuevo piloto de cola, el teniente de navío Brainard Macomber, también llegado del Cuarenta y Dos de Caza, era ajeno a la maniobra defensiva haz de Thach. Ya que la radio de Macomber no funcionaba, Thach se vio obligado a improvisar: siguió cada viraje con otro invertido que permitía lanzar una ráfaga en deflexión sobre el Cero atacante. De esta forma derribó uno de los aviones enemigos.

Thach puso entonces a su punto, el alférez de fragata Dibb, como líder de sección. Éste se lanzó por la derecha y fue inmediatamente atacado por un Cero. Thach dio paso a la defensa haz: Dibb viró a la izquierda mientras que Thach, seguido de Macomber, lo hizo a la derecha. El Cero siguió persiguiendo a Dibb y se convirtió en un blanco fácil para las ametralladoras de Thach.

Thach consiguió una tercera victoria, mientras que Dibb y Macomber lograron una cada uno.

Más abajo, Cheek y Sheedy mantenían un intenso combate con los Cero que intentaban atacar al Tercero de Torpedeo. El primer Cero en atacar fue derribado por Cheek. Los artilleros de los Devastator abatieron otro japonés. Aunque gravemente herido, Sheedy se deshizo de otro Cero. Pero los japoneses se cobraron muchos TBD y sólo dos de éstos sobrevivieron.

El ataque sobre el Tercero de Torpedeo y el combate aéreo con los hombres de Thach habían absorbido toda la atención de las CAP japonesas. Los pilotos de los Cero no advirtieron la aproximación de los SBD a alta cota y los serviolas de los portaviones *Akagi* y *Kaga* no los avistaron hasta que los tuvieron encima. A las 10.22 horas, los bombarderos en picado del *Enterprise* iniciaron su ataque y ambos buques se convirtieron en pecios en llamas conforme el combustible y los aviones explosionaban. El Tercero de Bombardeo consiguió tres impactos en el *Soryu*, incendiando 18 aviones armados y repostados en la cubierta de vuelo. En cinco minutos desapareció la crema de la aviación naval japonesa.

Durante los ataques de los torpederos, el último portaviones japonés, el *Hiryu*, se había quedado separado de los otros tres al realizar violentas maniobras evasivas, y consiguió escapar. El *Hiryu* era el buque insignia del segundo al mando de Nagumo, el almirante Yamaguchi. Decidió éste enviar un grupo de ataque tras los portaviones norteamericanos y a las 10.50 horas una fuerza de 18 bombarderos en picado D3A1 y seis cazas Cero despegaron en su dirección general. Poco después, dos hidroaviones japoneses hicieron contacto con la TF17 y dirigieron el grupo de ataque hacia el *Yorktown*.

Thach y sus hombres aterrizaron en el *Yorktown* por delante de los SBD. Cheek estrelló su F4F pero sobrevivió. A las 11.50 horas, el radar del *Yorktown* detectó a los aviones japoneses que se acer-

Arriba: El capitán de corbeta John S. Thach a los mandos del F-1, su Grumman F4F Wildcat. Junto a él, en la fotografía, está el teniente de navío Edward H. O'Hare, quien derribó cinco bombarderos japoneses durante la defensa del USS *Lexington* en la batalla del mar del Coral. Esta batalla se pareció a la de Midway en que fue una lucha entre fuerzas de portaviones y destacó como la primera acción naval de la historia en la que dos flotas entraron en combate sin estar a la vista la una de la otra. Abajo: Alcanzado por los torpedos de los aviones japoneses, el *Yorktown* se escora a babor. Para entonces, todos sus aviones se habían transferido a sus portaviones gemelos *Enterprise* y *Hornet*.

RHL



IWM

Arriba: A fin de reducir la escora a babor del *Yorktown*, una tripulación de salvamento embarcó el 6 de junio en el portaviones para reducir el peso en aquel costado desmontando los cañones de 127 mm. Poco después, sin embargo, el submarino japonés *I-168* lanzó dos torpedos contra su costado de estribor y otro contra el destructor de escolta USS *Hammann*. El destructor se partió en dos y el *Yorkwon* se hundió el día siguiente, afortunadamente sin víctimas. Izquierda: El torpedeo del *Yorktown* en Midway marcó el fin de aquel ilustre buque, pero no el de su nombre. El CV-10, un miembro de la gran familia de portaviones norteamericanos "Essex" que sumó un total 24 buques, fue comisionado en 1943 y bautizado *Yorktown*, en recuerdo de su antecesor.

caban. La CAP del portaviones acababa de despegar tras haber repostado y tenía que lanzarse contra reloj para llegar a la altitud de los aviones japoneses. Los cazas del *Hornet* y el *Enterprise* también se unieron a la contienda. Al alcanzarla justo a las 12,00 horas, la formación japonesa se deshizo ante los decididos ataques de los monoplazas del Tercero de Caza. Diez de los D3A1 fueron derribados y otro lo fue por un piloto del Octavo de Caza. Los siete bombarderos restantes empezaron a lanzarse en picado sobre el *Yorktown*. Un grupo de tres salió por el oeste y consiguió un impacto; un grupo de cuatro que venía por el sur consiguió otros dos, uno de los cuales dañó las calderas del buque.

El *Hiryu* lanzó una segunda oleada a las 13,15 horas, cuando volvieron los pocos supervivientes del primer ataque. Esta oleada consistía en diez torpederos B5N y seis Cero de escolta. Mientras tanto, el Tercero de Caza se reagrupó y los pilotos de la CAP se posaron en el *Enterprise* para rearmarse, repostar y tomar algo de alimento. Los aviones que permanecían a bordo del dañado *Yorktown* se requiparon y se prepararon para el despegue. Los daños, que al principio parecían serios, estaban ahora bajo control. El fuego se apagó y la potencia se restableció al ponerse de nuevo en funcionamiento las calderas. Parecía que ya había pasado lo peor en el *Yorktown*.

El ataque había costado a los japoneses cinco B5N y dos Cero, pero habían conseguido su propósito

Cuando la segunda oleada del *Hiryu* avistó a la Fuerza Operacional 17 a las 14,30 horas, pensaron que era un grupo de portaviones distintos, pues el *Yorktown* no aparentaba estar dañado. Cuatro de los seis aviones de la CAP del *Yorktown* y el *Enterprise* no consiguieron ver los bombarderos japoneses cuando éstos empezaron a acercarse, pero los otros dos derribaron un B5N antes de ser derribados ellos mismos por la escolta. Cuando la emergencia se agudizó, Thach y otros siete pilotos del Tercero de Caza despegaron del *Yorktown*. Thach viró a la derecha y procedió a derribar un B5N: el bombardero consiguió desprenderse de su torpedo, pero erró el blanco.

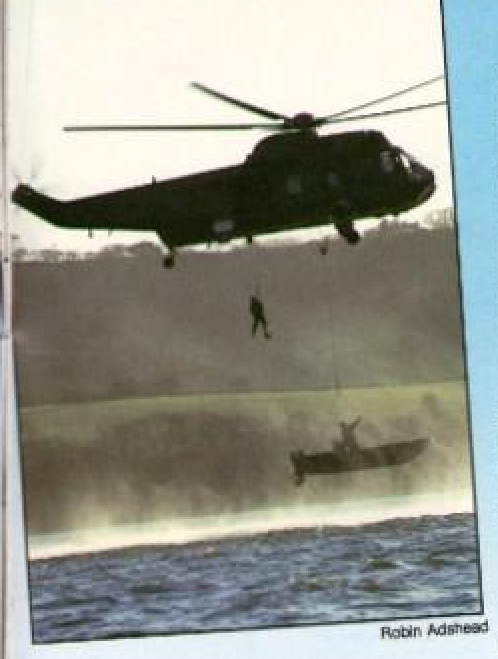
Los cinco bombarderos restantes llegaron al *Yorktown* por el noreste. Estos tenían mejor escolta de caza y pudieron mantener a raya a los Wildcat del Tercero de Caza. Cuatro lanzaron sus torpedos y consiguieron dos impactos en el portaviones. El *Yorktown* perdió todo el suministro eléctrico y terminó deteniéndose. El ataque había costado a los japoneses cinco B5N pero habían tenido éxito.

Para entonces, la suerte del *Hiryu* había terminado. Fue localizado a las 14,45 horas por un Dauntless del Quinto de Exploración que había despegado tres horas y media antes del *Yorktown*. El *Enterprise* lanzó inmediatamente 25 SBD tras él, quince de los cuales eran del Tercero de Bombardeo del *Yorktown*. Tras encontrar al *Hiryu* poco antes de las 17,00 horas, lo bombardearon en picado. El *Hiryu* se convirtió en otro pecio en llamas.

Para el *Yorktown* y los hombres del Tercero de Caza, la batalla de Midway había terminado. La orden de abandonar el buque se dio a las 14,45 y los pilotos del Tercero de Caza pasaron al *Enterprise* y el *Hornet*. El *Yorktown* sobrevivió hasta el 6 de junio, cuando el capitán de navío Buckmaster y una dotación reducida habían regresado al buque para intentar salvarlo. El *Yorktown* se hundió finalmente el 7 de junio.

ESCUADRON DE ASALTO





Robin Adshead

Aunque es una de las unidades más recientes del orden de batalla británico, el 539.° Escuadrón de Asalto ya ha adquirido una experiencia sin parangón en el arte de la guerra anfibia.

Cuando el solitario helicóptero Sea King se elevó en el aire nocturno desde la cubierta de vuelo de una fragata de la Armada Real, un objeto largo y plano colgaba bajo él. Tras fijar el rumbo, el piloto se dirigió hacia la costa enemiga y soltó el bote inflable en el agua a 80 km del objetivo. Un hombre abandonó la seguridad del helicóptero y se descolgó hacia la embarcación que le esperaba abajo. Protegido del estremecedor frío con varias prendas y un chaleco de inmersión, llevaba pasamontañas y unos anteojos de esquí que protegía su rostro de la helada agua que le salpicaba. Tras hacer una señal al helicóptero, otros seis hombres, cargados con armas y munición, le siguieron hasta el bote. Segundos después de su embarque, el motor fueraborda del Gemini arrancó y la fuerza de asalto se dirigió hacia su objetivo.

Esta misión era una de las muchas llevadas a cabo por los escuadrones de asalto e incursión de la Real Infantería de Marina durante el conflicto de las Malvinas en 1982. Precursores del 539.° Escuadrón de Asalto, estas unidades demostraron que las técnicas basadas en la práctica y la experiencia tienen un papel esencial que desempeñar en la ejecución con éxito de las operaciones anfibias.

Desde la invasión inicial de las fuerzas argentinas el 2 de abril de 1982 hasta la rendición de las mismas el 14 de junio, la campaña para recuperar las islas Malvinas duró 74 días. La operación "Corporate", como se la denominó, debió gran parte de su éxito a las unidades anfibias de infantería de marina de la 3.ª Brigada de Comandos.

La nueva función de la brigada llevó a la racionalización de los escuadrones de incursión

Antes del abril de 1982, la Real Infantería de Marina poseía dos tipos distintos de unidades encargadas de realizar desembarcos anfibios: los escuadrones de asalto y los escuadrones de incursión. Los primeros se componían de infantes de marina de la rama de Lanchas de Desembarco (LC) de la Real Infantería de Marina (responsables de tripular las lanchas de asalto de la Armada Real desde 1943), y conservaban la enorme experiencia de sus predecesores en los trabajos necesarios para las operaciones anfibias. Pero hasta comienzos de 1970, cuando la 3.ª Brigada de Comandos entró a formar parte de la defensa del flanco septentrional de la OTAN, no se reconoció la importancia de una fuerte capacidad anfibia. La rama de LC se sometió por ello a un periodo de expansión en la que los recién formados elementos iniciaron una serie de entrenamientos tácticos. La nueva función de la brigada resultó también en la racionalización de los escuadrones de incursión. El 1.er y 2.° Escuadrones de Incursión habían sido previamente una parte integrante de la rama de LC, pero en 1972 el 1.er Escuadrón de Incursión entró bajo el

539.° ESCUADRÓN DE ASALTO

El 539.° Escuadrón de Asalto de la Real Infantería de Marina es una unidad anfibia independiente que se compone de 103 hombres de todos los empleos, divididos en cuatro secciones. Su actual jefe es el comandante Ewen Southby-Tailyour.
La Sección de Lanchas de Desembarco está mandada por un teniente y comprende tres pelotones: uno de LCU, equipado con dos buques de desembarco utilitarios; uno de LCVP, dotado de cuatro lanchas de desembarco de personal y vehículos; y una unidad de asalto de playa (ABU). Esta última es responsable de montar las transmisiones en las cabezas de playa. La Sección de Incursión comprende tres pelotones operativos, equipado cada uno con cinco lanchas rígidas corsarias. Esta unidad posee un pelotón integral de mantenimiento que es responsable del servicio y reparaciones de sus lanchas. La Sección de Plana Mayor y Mando proporciona al 539.° Escuadrón de Asalto su transporte motorizado, transmisiones, apoyo logístico y administración. Esta unidad es mandada por un teniente que ha pasado por todos los empleos previos. La Sección de Apoyo se compone de personal de la Armada Real y suministra al escuadrón su respaldo mecánico y de ingeniería.
Los hombres del 539.° Escuadrón de Asalto, con la excepción del personal de la Armada Real, son unos comandos más además de excelentes especialistas.



Peter McDonald

Arriba, izquierda: Un helicóptero Sea King realiza un ejercicio de descarga de una de las lanchas corsarias del 539.° Escuadrón de Asalto. Extremo izquierdo: Los infantes de marina de la Sección de Incursión desembarcan de una lancha durante uno de los muchos ejercicios destinados a poner a prueba la capacidad operativa de las unidades anfibias de élite británicas. Izquierda: Infantes de marina llevan a cabo un ejercicio de extracción.

LANCHAS DE ASALTO

El 539.° Escuadrón de Asalto está equipado con tres tipos principales de embarcaciones con las que llevar a cabo su gran variedad de misiones. La lancha rígida corsaria es la más pequeña de todas las que suele emplear el escuadrón. Destinada en principio a la realización de incursiones de comando anfibias a pequeña escala, esta lancha de 5 m es una de la mejores de su tipo. Los antiguos motores fueraborda Johnson de 140 hp están siendo actualmente remplazados por motores simples Suzuki. Éstos han sido modificados para sustituir su ruidoso tilt mecánico por otro manual que es más adecuado para las operaciones encubiertas. La "corsaria" puede llevar nueve hombres totalmente equipados y consigue una velocidad máxima de 40 nudos. El escuadrón también tiene cuatro lanchas de desembarco de personal y vehículos (LCVP) aunque es capaz de operar con ocho en condiciones de guerra. La LCVP está equipada con una toldilla ártica en la cubierta de carga y tiene una autonomía de 90 millas náuticas a un andar de 9,5 nudos. Hasta hace poco, el 539.° Escuadrón de Asalto utilizaba dos antiguas lanchas de desembarco utilitarias (LCU), apodadas cariñosamente como "Cerdo Negro" y "Cerda Marrón", ahora han sido sustituidas por dos nuevas LCU (todavía sin nombre) que han sido especialmente construidas en base a los datos recopilados por el escuadrón durante las numerosas pruebas realizadas. Las hélices de paso variable hacen que estas embarcaciones sean más gobernables que sus predecesoras. Equipadas con toldillas desmontables construidas específicamente para ellas y conocidas como "iglús", las LCU pueden llevar hasta 70 hombres pertrechados con relativa comodidad. Otra afortunada novedad ha sido la instalación de literas para la tripulación y cocina. Éstas y otras modificaciones capacitan a las LCU para extensas operaciones en las heladas aguas del norte de Noruega. El 539.° también emplea numerosos botes neumáticos Geminis.

mando del Regimiento Logístico de Comandos. El 8.° Escuadrón de Incursión fue disuelto, para volverse a formar en 1979 como parte de la Reserva de la Real Infantería de Marina (RMR). Se formó una unidad adicional, el 3.er Escuadrón de Incursión de las Real Infantería de Marina, en 1980 para proporcionar apoyo anfibio a las fuerzas británicas de Hong Kong.

La Armada Real tiene dos buques de asalto, conocidos como Plataformas Dique de Desembarco (LPD): el HMS *Fearless* y el HMS *Intrepid*. Ambos buques fueron construidos específicamente para operaciones anfibias y son capaces de transportar toda una formación militar junto con sus armas de apoyo y su equipo. Además, cada buque tiene su propio escuadrón de asalto completo, con cuatro Lanchas de Desembarco de Mecanizados (LCM) y cuatro Buques de Desembarco de Personal y Vehículos (LCVP).

Las tripulaciones de los LCVP tenían que apoyarse en su buena forma y sus habilidades en vez de en una elevada potencia de fuego

Con una eslora de 28 m y un peso de 100 toneladas, las LCM Mk 9 son capaces de transportar dos carros de combate o un peso equivalente. Se las transporta en el dique del LPD, pudiendo hacerse al agua a través de la popa abierta una vez colocada en la misma mediante una inundación controlada. El segundo tipo de lancha llevada por los Plataforma Dique de Desembarco, las LCVP, son transportadas bajo unas fuertes grúas y son capaces de llevar hasta 36 soldados completamente equipados. Tanto las LCM como las LCVP son tripuladas por infantes de marina, con suboficiales al mando de las LCM y suboficiales de empleo inferior o infantes de marina al mando de las LCVP.

También se dispone de un tercer tipo de lanchas de desembarco en la Real Infantería de Marina. Conocidas como lanchas rígidas de incursión, miden 5 m y son capaces de llevar nueve hombres completamente equipados además del patrón. Sin embargo, cuando operan en aguas árticas, sólo pueden ir cinco o seis hombres. Diseñada específicamente para uso en unidades comando durante operaciones anfibias, las "corsarias" se pueden utilizar también como embarcaciones de apoyo a la inmersión o para transportar pertrechos y equipos a la costa.

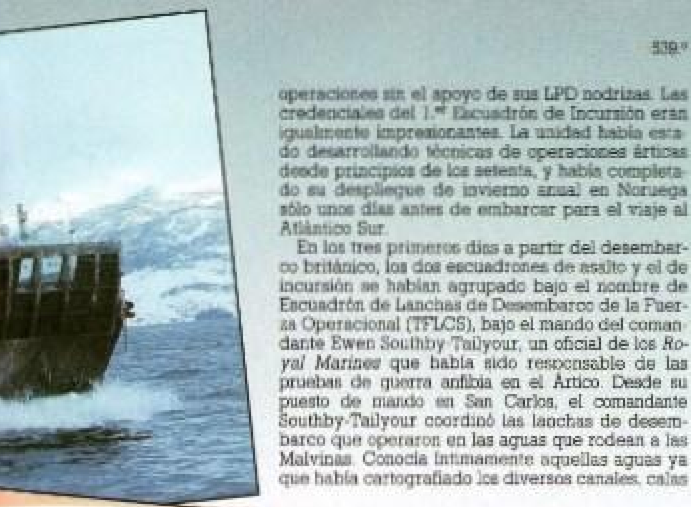
Cuando la Fuerza Operacional británica llegó a las islas Malvinas a comienzos de mayo de 1982, fue una suerte que tuviese a su disposición escuadrones de asalto del *Intrepid* y el *Fearless*, además del 1.er Escuadrón de Incursión. Tanto los escuadrones de asalto como el de incursión tenían una considerable experiencia operacional respecto al mal tiempo, un factor que inclinaría mucho la balanza a su favor en el Atlántico Sur. El escuadrón de asalto del *Intrepid* había completado unos ejercicios en el norte de Noruega en 1980, y en 1981 ambos escuadrones de asalto habían desarrollado un elemento de base avanzada capaz de realizar

Robin Adshead

La gran velocidad de las lanchas corsarias (abajo) es un elemento importante durante las patrullas. Además, su casco mixto de espuma y fibra de vidrio hace de ella una embarcación virtualmente insumergible, aun estando muy dañada. Arriba: Mientras surca el agua a una velocidad de 10 nudos, una lancha de desembarco de personal y vehículos Mk 4 toma parte en los ejercicios de Entrenamiento de Guerra Ártica junto a las costas noruegas.



Robin Adshead



operaciones sin el apoyo de sus LPD nodrizas. Las credenciales del 1.er Escuadrón de Incursión eran igualmente impresionantes. La unidad había estado desarrollando técnicas de operaciones árticas desde principios de los setenta, y había completado su despliegue de invierno anual en Noruega sólo unos días antes de embarcar para el viaje al Atlántico Sur.

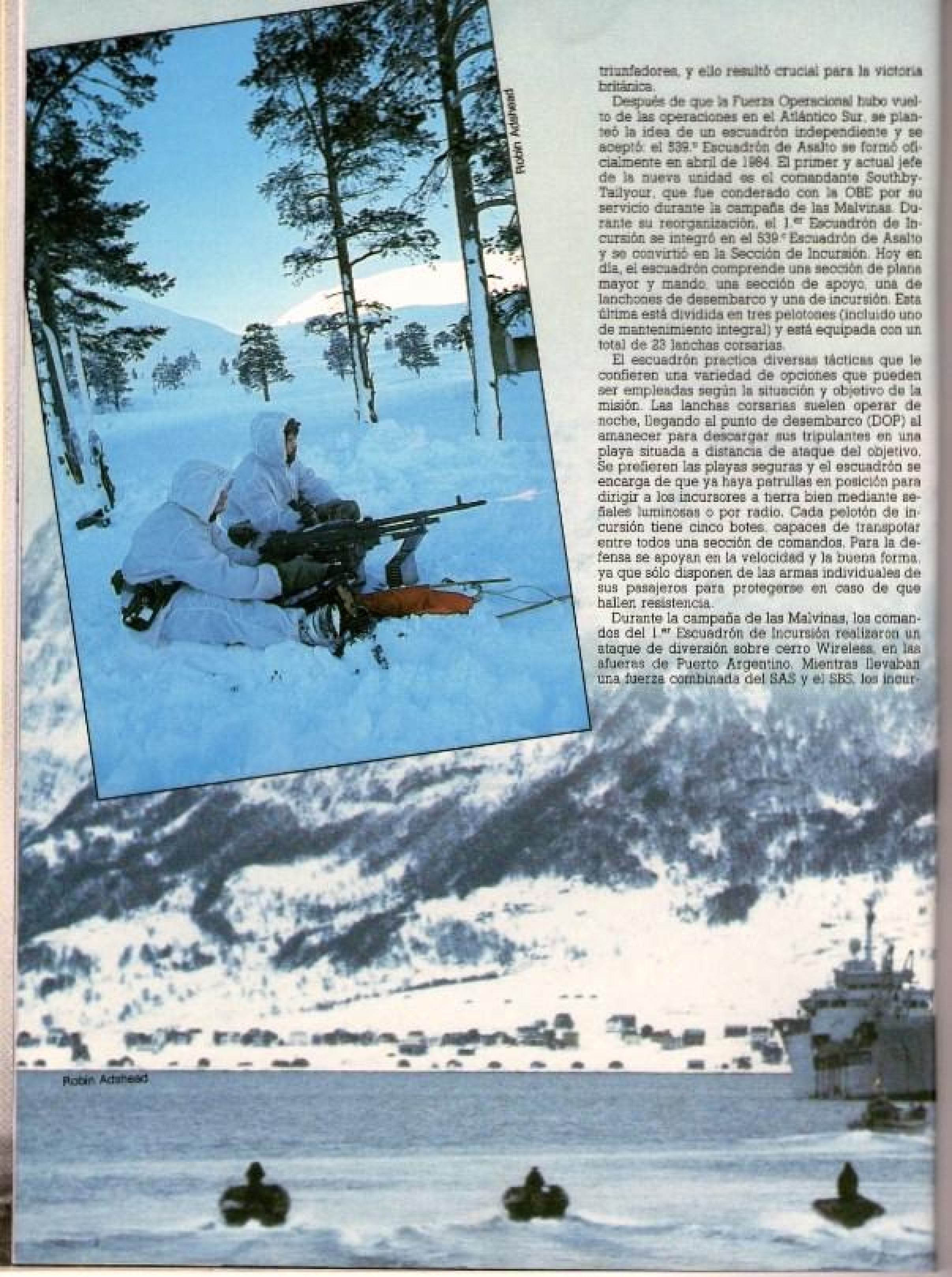
En los tres primeros días a partir del desembarco británico, los dos escuadrones de asalto y el de incursión se habían agrupado bajo el nombre de Escuadrón de Lanchas de Desembarco de la Fuerza Operacional (TFLCS), bajo el mando del comandante Ewen Southby-Tailyour, un oficial de los *Royal Marines* que había sido responsable de las pruebas de guerra anfibia en el Ártico. Desde su puesto de mando en San Carlos, el comandante Southby-Tailyour coordinó las lanchas de desembarco que operaron en las aguas que rodean a las Malvinas. Conocía íntimamente aquellas aguas ya que había cartografiado los diversos canales, calas y ensenadas de las islas unos cinco años atrás, cuando estaba al mando del destacamento de la Real Infantería de Marina en las Malvinas (NP8901).

El TFLCS llevó a cabo una amplia gama de tareas durante la operación "Corporate". Fue responsable del transporte de tropas, vehículos, equipos y suministros a la costa y sus LCM remolcaron al HMS *Argonaut* fuera de la zona de peligro después de haber sido bombardeado por la aviación argentina. Las LCVP también realizaron numerosas misiones de limpieza de minas en los alrededores de la bahía de San Carlos y la costa septentrional de isla Soledad, en busca de minas acústicas y magnéticas.

Las lanchas corsarias suelen operar de noche y llegan al punto de desembarco al amanecer

Mediante un servicio de transporte único, el escuadrón trasladó el 1.er Batallón de los Guardias Escoceses a la costa meridional y también se encargó de las inserciones y extracciones de la patrulla SAS/SBS. Las extracciones, efectuadas de noche, solían llevarse a cabo con una sola lancha de desembarco bajo el mando de uno de los suboficiales del escuadrón. Armados con un máximo de dos ametralladoras polivalentes GPMG, además de sus armas individuales, los tripulantes tenían que apoyarse en su buena forma y sus habilidades en lugar de una intensa potencia de fuego. Durante la campaña de las Malvinas, el TFLCS tomó parte en todas las operaciones navales realizadas por la 5.ª Brigada de Infantería y la 3.ª Brigada de Comandos. El nivel de habilidad y experiencia de los tripulantes de las LCM, LCVP y lanchas corsarias se puso a prueba, de la que salieron

Abajo: Una lancha corsaria se dirige a tierra desde el "Cardo Negro", uno de los buques de desembarco utilitarios (LCU). Espaciosos y autosuficientes (izquierda), los LCU pueden operar de modo independiente, permaneciendo lejos del buque nodriza durante extensos períodos y actuando como base de las LCVP y lanchas corsarias, más pequeñas. Son capaces de romper banquisas de hasta 30 cm de espesor y puede desembarcar vehículos sobrenieve como el BV 202 directamente en el hielo.



triunfadores, y ello resultó crucial para la victoria británica.

Después de que la Fuerza Operacional hubo vuelto de las operaciones en el Atlántico Sur, se planteó la idea de un escuadrón independiente y se aceptó: el 539.º Escuadrón de Asalto se formó oficialmente en abril de 1984. El primer y actual jefe de la nueva unidad es el comandante Southby-Tailyour, que fue conderado con la OBE por su servicio durante la campaña de las Malvinas. Durante su reorganización, el 1.er Escuadrón de Incursión se integró en el 539.º Escuadrón de Asalto y se convirtió en la Sección de Incursión. Hoy en día, el escuadrón comprende una sección de plana mayor y mando, una sección de apoyo, una de lanchones de desembarco y una de incursión. Esta última está dividida en tres pelotones (incluido uno de mantenimiento integral) y está equipada con un total de 23 lanchas corsarias.

El escuadrón practica diversas tácticas que le confieren una variedad de opciones que pueden ser empleadas según la situación y objetivo de la misión. Las lanchas corsarias suelen operar de noche, llegando al punto de desembarco (DOP) al amanecer para descargar sus tripulantes en una playa situada a distancia de ataque del objetivo. Se prefieren las playas seguras y el escuadrón se encarga de que ya haya patrullas en posición para dirigir a los incursores a tierra bien mediante señales luminosas o por radio. Cada pelotón de incursión tiene cinco botes, capaces de transpotar entre todos una sección de comandos. Para la defensa se apoyan en la velocidad y la buena forma, ya que sólo disponen de las armas individuales de sus pasajeros para protegerse en caso de que hallen resistencia.

Durante la campaña de las Malvinas, los comandos del 1.er Escuadrón de Incursión realizaron un ataque de diversión sobre cerro Wireless, en las afueras de Puerto Argentino. Mientras llevaban una fuerza combinada del SAS y el SBS, los incur-

sores se vieron sometidos al intenso fuego de los defensores argentinos. Pudieron librarse de una situación potencialmente desastrosa gracias a la habilidad de su patrón y a las buenas prestaciones de su lancha. Muchos de los patrones que actualmente sirven en el 539.º Escuadrón de Asalto sirvieron con el Escuadrón de Lanchas de Desembarco de la Fuerza Operacional.

Para los viajes largos, el escuadrón empleaba sus LCVP. Éstas habían sido equipadas con pabellones árticos: construcciones especiales de fibra de vidrio bajo las que los pasajeros se protegían del hostil tiempo. Las temperaturas pueden estar por debajo de los 70 grados centígrados bajo cero en el Ártico y la protección de los elementos desempeña un papel vital en la planificación de las operaciones anfibias, especialmente cuando se usan las lanchas corsarias.

Además de las lanchas corsarias y las LCVP, el escuadrón tiene dos lanchas de desembarco utilitarias (LCU). Son las mayores unidades empleadas por el 539.º Escuadrón de Asalto, y también están equipadas con pabellones de fibra abatibles para su uso en condiciones árticas. Cada una es capaz de alojar hasta 70 soldados en relativa comodidad, permitiéndoles comer, lavarse o secarse mientras se les lleva a través de los fiordos hasta su punto de desembarco.

Sin embargo, no son las lanchas las que hacen que el 539.º Escuadrón de Asalto sea una unidad formidable, sino los hombres que las tripulan. El ciclo anual de entrenamiento de la unidad comienza en enero, cuando el escuadrón se despliega a Harstad, en el norte de Noruega. Durante tres meses, los hombres se someten a un arduo programa de Entrenamiento de Guerra Ártica destinado a ponerlos a prueba hasta el límite de su resistencia. Ésta es la principal tarea de entrenamiento del escuadrón al año. Entre mayo y julio, las diversas secciones se someten a cursos de entrenamiento de dos semanas durante los que se evalúan las



Los infantes de marina del 539.º Escuadrón de Asalto deben estar preparados para combatir en tierra y mar, y sus despliegues anuales en Noruega les suponen una oportunidad para poner a prueba sus habilidades de combate. Extremo izquierdo: Infantes de marina disparan con una ametralladora polivalente. Derecha: Tomada con una lente de visión nocturna, esta fotografía muestra a la Sección de Incursión mientras cubre una cabeza de playa durante un ejercicio realizado en la oscuridad. Abajo, derecha: Tras depositar su carga en tierra, un LCU vuelve al dique de popa del HMS *Intrepid*. Fotografía principal: Tres lanchas incursoras se dirigen hacia el *Intrepid*.

Robin Adshead

Robin Adshead



Izquierda: La escalada, normalmente con el equipo completo, es una parte esencial del entrenamiento del 539.º Escuadrón de Asalto.

habilidades militares básicas de cada hombre. Estos ejercicios dan también la oportunidad de poner a prueba a las lanchas de desembarco del escuadrón y a sus tripulantes en una gran variedad de escenarios de combate. Este "entrenamiento de incursión" es llevado a cabo en conjunción con los Comandos 40 y 42 de la Real Infantería de Marina, bien en la zona de Plymouth o bien junto a las costas de Gales o North Devon.

Las maniobras de la 3.ª Brigada de Comandos tienen lugar en Escocia o en el norte de Europa entre setiembre y noviembre. Durante un mes todo el escuadrón efectúa una amplia gama de operaciones anfibias que va desde el transporte de hombres, equipo y abastecimientos a tierra desde grandes embarcaciones, hasta la coordinación de pequeños grupos de incursión durante "ataques" a objetivos específicos. Al final del año, en un programa de entrenamiento conocido como "calzado negro", cada sección se prepara para su futuro despliegue de invierno a Noruega. Este programa de aclimatación, en Gales o Escocia, suele durar una semana, durante la que los hombres practican la marcha nocturna, escalada y cruce de ríos. También llevan a cabo una serie de marchas de resistencia o "Yomps". Durante todo el año, cada sección lleva a cabo también una serie de tareas menores y períodos de entrenamiento que incluyen ejercicios nucleares, biológicos y químicos (NBQ).

El escuadrón tiene actualmente unos efectivos de 103 hombres. Los tripulantes de las lanchas de desembarco y lanchas corsarias son comandos totalmente preparados que han prestado servicio en compañías de fusileros antes de especializarse en la guerra anfibia.

No puede haber sustituto para una buena experiencia práctica y operacional

Hay tres grados de patrones en el escuadrón. El inferior es LC 3, un título al que deben acceder todos los infantes de marina que se unen a la unidad y que les permite tripular una LCVP o una LCU. El curso de LC 3 dura cuatro semanas y enseña las doctrinas marítimas básicas. El siguiente nivel es el LC 2, que sólo se puede alcanzar tras aprobar un curso intensivo que dura 10 semanas. Esta cualificación permite al infante de marina o suboficial de empleo inferior mandar una LCVP, una lancha corsaria, un bote neumático Gemini o bien ser el segundo patrón de una LCU. El grado superior es el LC 1, al que se llega sólo después de haber superado un curso imprescindible de [illegible] semanas. El curso LC 1 exige un alto nivel de navegación, de náutica y gobierno de embarcaciones. Los LC 1 del escuadrón son suboficiales superiores, con años de experiencia en las operaciones anfibias. Además de estas cualificaciones, los suboficiales de la Real Infantería de Marina pueden ser distinguidos con el Certificado de Cuaderno de bitácora cuando sirven en uno de los escuadrones de asalto a bordo de una plataforma dique de desembarco.

Aunque el 539.º Escuadrón de Asalto de la Real Infantería de Marina tiene apenas tres años de antigüedad, la unidad ya ha desarrollado un tremendo espíritu de cuerpo.

AEROTRANSPORTADA PANAMERICANA


Pictorial Press



GUARDIA DE HONOR DE AMÉRICA

La 82.ª División Aerotransportada tiene una distinguida historia que se remonta a la Primera Guerra Mundial. Formada como 82.ª División de Infantería, la unidad reclutó a sus hombres en toda Norteamérica en lugar de adoptar el sistema de levas estatales que empleaban las otras divisiones. Como resultado de ello, y a causa también de su insignia de hombro roja, azul y blanca, la división recibió el apodo de "Panamericana". La movilización de las Fuerzas Armadas norteamericanas durante la Segunda Guerra Mundial condujo a la reactivación de la 82.ª División de Infantería el 25 de marzo de 1942, y poco después se la eligió para convertirse en la primera división aerotransportada del Ejército norteamericano. A comienzos de 1943 la 82.ª División Aerotransportada se componía de dos regimientos de infantería paracaidista (el 504.º y el 505.º) y un regimiento de infantería lanzable en planeadores (el 325.º). La división zarpó para el norte de África en abril de 1943. Tras la campaña siciliana, la 82.ª encabezó el lanzamiento nocturno sobre Salerno, Italia, en setiembre de 1943, antes de saltar en Normandía a la vanguardia de la invasión aliada. Al final de la Segunda Guerra Mundial, la 82.ª sirvió en la guarnición aliada de Berlín. La unidad no se disolvió y su siguiente destino de combate fue en la República Dominicana en 1965. Cuando el conflicto del Vietnam estaba en su apogeo, la 82.ª envió su 3.ª Brigada. Más recientemente, la 82.ª combatió en Granada, en octubre de 1983.

En julio de 1943, los paracaidistas de la 82.ª División Aerotransportada se lanzaron sobre las defensas del Eje en Sicilia y, a base de coraje, convirtieron en victoria lo que parecía una derrota segura.

"Desastres que condujeron a la victoria". Esta frase describe los saltos nocturnos de dos regimientos de la 82.ª División Aerotranspotada norteamericana en Sicilia, en julio de 1943. Desperdigados por vientos de fuerza titánica y tiroteados por armas amigas, los paracaidistas podrían haber pensado que aquel, su primer salto de combate, estaba condenado al fracaso. En lugar de ello, combatieron duro y consiguieron unos resultados que estaban más allá de sus posibilidades reales. Al asegurar la rápida conquista de Sicilia, los paracaidistas dieron a los Aliados el trampolín necesario para cruzar el Mediterráneo desde el norte de África hasta Italia.

La tarea de eliminar a las fuerzas del Eje en Sicilia le había tocado a una fuerza combinada británico-norteamericana bajo el mando del general Dwight D. Eisenhower. El asalto fue programado para comienzos de julio de 1943 y se esperaba encontrar una fuerte resistencia de las fuerzas del Eje, al mando del general Alfredo Guzzoni. Éste tenía a su disposición diez divisiones italianas y dos alemanas, con más de 300 000 hombres. Se habían desplegado seis divisiones para defender la costa y las seis restantes permanecían como reserva móvil. Estas últimas incluían a la experta División *Panzer* "Hermann Göring", equipada con carros Panzerkampfwagen III, IV y VI.

"No estaba mal, aunque practicar el combate a la bayoneta a las 2 de la madrugada no era muy divertido"

El plan aliado para la operación "*Husky*" había sido formulado por Eisenhower y contemplaba el lanzamiento nocturno de paracaidistas norteamericanos y planeadores británicos. Éstos precederían al desembarco anfibio principal, programado para el 10 de julio. Las tropas aerotransportadas capturarían zonas y puentes clave en un intento de impedir a las fuerzas enemigas que echasen al mar a los recién desembarcados. Las tropas británicas transportadas en planeadores de la 1.ª Brigada de Desembarco Aéreo debían aterrizar a unos pocos kilómetros al sur de Siracusa, en la costa oriental de Sicilia. Esta fase del asalto, conocida como operación "*Ladbroke*", estaba pensada para causar estragos en las defensas enemigas antes del desembarco del Octavo Ejército británico del general Bernard L. Montgomery. Los paracaidistas norteamericanos de la 82.ª División Aerotransportada comenzarían a saltar sobre la costa meridional de Sicilia poco después de los planeadores británicos. Una formación de transportes C-47 lanzaría a los paracaidistas detrás de las playas de la costa sudoeste. Pocas horas después, al amanecer del 10 de julio, las tres divisiones del Séptimo Ejército norteamericano del general George S. Patton atacarían esas playas. La 1.ª División de Infantería desembarcaría cerca de Gela y, 22 kilómetros al sudeste, la 45.ª División de Infantería lo haría cerca de Scoglitti. La playa de desembarco de la 3.ª División de Infantería estaba más al oeste, en Licata.

Mandada por el general Matthew B. Ridgway, la 82.ª División Aerotranspotada llegó a Marruecos a mediados de mayo de 1943 y comenzó a prepararse inmediatamente. Aunque al límite de sus fuerzas, los paracaidistas mostraron un agudo sentido del humor. Un soldado escribiría posteriormente: "No estaba mal, aunque practicar el combate a la bayoneta a las 2 de la madrugada no resultaba demasiado divertido."

En junio, tras considerarlo detenidamente, el general Ridgway eligió al 505.º Regimiento de Infantería Paracaidista para el salto nocturno y lo reforzó con el 3.er Batallón del 504.º Regimiento de Infantería Paracaidista. Estos cuatro batallones de infantes, junto con apoyo de zapadores, artillería y otras armas, componían el 505.º Equipo de Combate (505 CT). Compuesta por 3 000 paracaidistas, la fuerza estaba mandada por el coronel James M. Gavin.

A principios de junio, un mes antes del lanzamiento, el coronel Gavin realizó un reconocimiento aéreo de la zona de salto propuesta. Junto a dos de sus jefes de batallón, Gavin sobrevoló la ruta planeada. Los puntos de referencia de Linosa y Malta aparecieron con claridad a la luz de la luna. Gavin se alegró: aquello facilitaría la navegación para el asalto.

La zona de salto planeada para el 505.º Equipo de Combate estaba relacionada con los desembarcos anfibios de las divisiones de Patton. Al capturar las elevaciones de terreno situadas tras las playas destinadas a la 1.ª y 45.ª Divisiones de Infantería, los cuatros batallones del equipo de combate ocuparían una posición dominante. Los paracaidistas se encontrarían a la retaguardia de las defensas costeras del Eje, pudiendo así proteger a las fuerzas de Patton de cualquier contrataque lanzado por las reservas móviles del general Guzzoni.

Página anterior: Mientras un paracaidista se prepara para saltar por la puerta de un transporte C-47 durante los ejercicios previos a la invasión en Oujda (derecha), un compañero suyo contempla las áridas extensiones marroquíes durante un breve descanso en el arduo programa de entrenamiento. Superior, extremo derecho: Pilotos del Mando de Transporte de Tropas escuchan atentamente las instrucciones previas a la misión. Una vez estibadas sus armas pesadas debajo del C-47 (arriba, derecha), los paracaidistas usan el sistema de "compañeros" para revisar sus equipos (inferior, derecha) antes de embarcar en los transportes (derecha). Abajo, derecha: En el rostro de este soldado se refleja la autoconfianza que caracterizó a la 82.ª División Aerotransportada. Abajo: El general James Gavin, comandante de la 82.ª Aerotransportada.


Pictorial Press

Clifton Berry/NARA

Clifton Berry/NARA

Pictorial Press

82.ª División
Sicilia, julio-agosto 1943

Tras la derrota final de las fuerzas del Eje en el norte de África en mayo de 1943, los Aliados pudieron planear la invasión de Italia. Sin embargo, antes había que capturar Sicilia. El ataque aliado sobre la fortificada isla, la operación *"Husky"*, debía empezar el 10 de julio, pero la presencia de unos 200 000 soldados del Eje en Sicilia hacía muy difícil cualquier desembarco anfibio clásico. Así, se decidió que los paracaidistas de la 82.ª División Aerotransportada abrieran la operación *"Husky"*. Mientras la flota invasora se dirigía hacia Sicilia, la división debía capturar posiciones vitales detrás de las principales playas y dislocar las comunicaciones enemigas.

La Campaña siciliana
julio-agosto 1943
Messina
Palermo
Marsala
Monte Etna
Estrecho de Messina
Enna
Catania
MAR MEDITERRÁNEO
Augusta
Licata
Gela
Siracusa
Scoglitti
Golfo de Gela
Claves
Ataques aliados
Frente, 18 de julio
Frente, 3 de agosto
Claves
Ruta propuesta
Ruta real
SICILIA
Malta
TÚNEZ
Kairouan

El enemigo contraataca

11-13 julio. Las unidades de la División Acorazada "Hermann Göring" y de la División Livorno italiana lanzan ataques contra los paracaidistas. A pesar de las pérdidas, aguantan hasta que son relevados. Las fuerzas del Eje se retiran.

Río Acate
Div. Hermann Göring
Biscari
Niscemi
Comiso
Cerro Biazza
S. Croce Camerina
La Y
1/505 PIR
3/505 PIR
2/505 PIR
Scoglitti
Gela
Punta Secca
GOLFO DE GELA

Empieza el ataque

10 julio. Desviados algunos kilómetros de la ruta por culpa del viento y diseminados por gran parte del sudeste siciliano, los paracaidistas se reagrupan en unidades improvisadas y después asaltan sus objetivos.

Claves
Saltos de la 82.ª Aerotr.
Ataques 82.ª Aerotr.
Posiciones 82.ª Aerotr.
Desembarcos, 10 julio
Contraataques del Eje



Durante los preparativos del salto se construyeron 18 aeródromos provisionales en un arco que rodeaba Kairouan, Tunicia, a sólo 400 km al oeste de Sicilia. Las unidades de transporte llegaron con sus C-47 y sus planeadores, y las tropas británicas y norteamericanas se desplazaron a zonas de vivaqueo cercanas. El entrenamiento continuó sin descanso, día y noche.

Los jefes de batallón dieron instrucciones a sus hombres sobre el rumbo de vuelo, las zonas de salto y los objetivos. Uno de éstos, un crítico cruce de carreteras al este de Gela, fue denominado "La Y". Estaba protegido por 16 puntos fuertes cuyos cañones disfrutaban de sectores de tiro entrecruzados. Se construyó una maqueta de la posición enemiga en Kairouan, y los paracaidistas pasaron varios días y noches perfeccionando su plan de ataque.

La mañana del 9 de julio, los hombres del 505.º Equipo de Combate de Gavin se prepararon para su viaje a Sicilia. Después de cenar a las 16.00 horas, los paracaidistas llevaron a cabo la revisión de última hora de armas y equipos antes de ser transportados a los aeródromos. Mientras se colgaban de las panzas de los C-47 las armas pesadas y los obuses portátiles de 75 mm, las tropas aerotransportadas esperaban la orden para subir a bordo. Los nuevos lanzagranadas de 60 mm se colocaron con cuidado; en el combate cercano, estos bazooka eran la única defensa que tendrían los paracaidistas frente a los medios acorazados enemigos.

Los jefes de salto alinearon a sus hombres en filas y les ayudaron a subir a los transportes C-47. Justo cuando los motores del avión del coronel Gavin se estaban calentando para el despegue, un aviador de la estación meteorológica corrió por la pista. "¿Está ahí el coronel Gavin?", preguntó tras llegar al C-47. Gavin se asomó por la puerta para oír las siguientes palabras: "Me han dicho que le diga que la velocidad del viento va a ser de 56 km/h, oeste a este". No eran buenas noticias. En el entrenamiento, los saltos habían sido aplazados cuando el viento pasaba de 35 km/h debido al alto índice de heridos.

El plan de vuelo para los 266 C-47 era simple. Desde Kairouan, la formación volaría al este a través del Mediterráneo, a baja cota. Tras sobrevolar Malta, la formación viraría a la izquierda, hacia Sicilia. En lo que respecta a la navegación, fue un completo desastre: después de despegar, el viento tomó el mando y desvió del rumbo a las formaciones. Mientras los C-47 brincaban y se balanceaban con las turbulencias a baja cota, los navegantes y jefes de salto buscaban constantemente puntos de referencia. No apareció ninguno. La formación se dispersó y se desvió completamente. En lugar de llegar al objetivo en formación ordenada, los aviones arribaron sobre Sicilia desperdigados y en pequeños grupos que cubrían toda la costa sudeste y meridional. El momento del salto. Se encendieron las luces rojas. Los paracaidistas engancharon los mosquetones de sus aperturas automáticas al cable del avión y los jefes de salto supervisaron la revisión de equipo. Una vez terminadas las comprobaciones, los oficiales permanecieron junto a las puertas a la espera de la luz verde.

En contraste con la oscura campiña que había debajo, fogonazos de cañones indicaron el comienzo del bombardeo previo a la invasión. Sobre todo al sur de Sicilia, se encendieron las luces verdes de los C-47. Gavin y los demás oficiales del 505.º Equipo de Combate saltaron a través de las turbulencias de las hélices, al frente de sus hombres en los 250 m que había hasta el suelo. En menos de cuatro horas, la fuerza de asalto principal llegaría a las playas. Gavin había planeado disponer de una fuerza cohesionada de cuatro batallones concentrados en torno a la zona de salto de Gela. En lugar de ello, y a causa de la fuerza de los vientos, su equipo de combate se dispersó por una de 83 km al sur de Sicilia.



Izquierda: El teniente coronel Kouns insta a sus hombres a que estén a la altura de las mejores tradiciones de la 82.ª División. Extremo izquierdo: Embarcados en un C-47 rumbo a Sicilia, paracaidistas de la 82.ª División Aerotransportada esperan la señal de salto (abajo, derecha).

¿POR QUÉ SICILIA?

En la época de la conferencia de Casablanca, en enero de 1943, los Aliados empujaban a las fuerzas del Eje hacia Tunicia. Los problemas logísticos habían causado un retraso en el ataque al otro lado del Canal, en Europa, y Churchill y Roosevelt decidieron por ello concentrar los enormes recursos reunidos en el escenario mediterráneo contra Italia.
Esta estrategia se seguiría una vez derrotadas las potencias del Eje en el norte de África, y sus ventajas eran tres. En primer lugar, Alemania debería distraer fuerzas del frente del Este a Italia, lo que ayudaría a Stalin a destruir el Sexto Ejército alemán. Segundo, existía la posibilidad de dejar a Italia fuera de la guerra. Y finalmente, el control del Mediterráneo aceleraría el flujo de suministros hacia el Sudeste asiático, además de amenazar a las fuerzas alemanas en los Balcanes.
Ya que Italia estaba demasiado lejos de la costa septentrional africana para mantener operaciones logísticas y aéreas en apoyo de una fuerza de invasión, se eligió Sicilia como objetivo para el desembarco anfibio. Cerdeña fue desechada automáticamente porque las fuerzas enemigas desplegadas en Sicilia seguirían en situación de bloquear el flujo de convoyes aliados en el Mediterráneo.

Una décima parte de las fuerzas de Gavin, 414 paracaidistas, cayó cerca de la costa este. Situados detrás de las playas británicas, elementos del 3.er Batallón del 505.º Regimiento de Infantería Paracaidista ayudaron en los desembarcos de los británicos y combatieron con ellos codo con codo durante varios días. El resto del batallón cayó mucho más cerca de la zona de salto, cerca del monte Biazza. La mayoría del 1.er Batallón del 505.º Regimiento de Infantería Paracaidista se dividió en pequeños grupos en las elevaciones de terreno situadas al este de Gela. Hubo muchos heridos durante el salto y las bajas fueron a más una vez se trabó contacto con las fuerzas alemanas e italianas. Sin embargo, los paracaidistas combatieron duro y crearon gran confusión entre los defensores al cortar todos los cables de comunicaciones que encontraban. El 2.º Batallón, bajo el mando del comandante Mark Alexander, tocó suelo a más de 35 km al este de la zona de salto de Gela. La unidad se reunió en buen orden y con pocas bajas, y empezó a trabajar casi inmediatamente. Los paracaidistas se lanzaron hacia las elevaciones de terreno que dominaban las playas y atacaron los puntos fuertes y las posiciones defensivas italianas. Al mediodía del 11 de julio, habían capturado las localidades de Santa Croce Camerina y Vittoria.

El crepitar de fusiles y ametralladoras resonó a través de las colinas cuando los paracaidistas se lanzaron al asalto

Unos 30 kilómetros al este de la zona de salto, el coronel Gavin, al mando de más de 3 000 paracaidistas, se encontró sólo con cinco cuando se zafó de su paracaídas y miró alrededor suyo. Al cabo de una hora, sus efectivos ascendían a 20 combatientes. Por todo el horizonte resplandecían los fogonazos mientras resonaban los disparos de las armas portátiles. Gavin hizo lo que había aprendido 20 años antes como cadete en West Point: si dudas, dirígete derecho al sonido de los cañones. Él y sus hombres se dirigieron al oeste, en dirección al fuego más intenso.

Catorce kilómetros al este de Gela, elementos del equipo de combate de Gavin estaban enzarzados en un intenso combate. Parte del 3.er Batallón del 504.º Regimiento de Infantería Paracaidista había instalado una posición que controlaba la carretera principal de Niscemi a Biscari. Los paracaidistas mantuvieron el terreno durante tres días e impidieron el movimiento de refuerzos alemanes en dirección a las cabezas de playa aliadas.

Al amanecer del 10 de julio, elementos del 1.er Batallón del teniente coronel Arthur Gorham se habían reunido en una fuerza de 96 hombres. La unidad se preparó para un ataque sobre el principal objetivo del equipo de combate: "La Y". Dirigidos por Gorham y el capitán Edwin Sayre, los paracaidistas se lanzaron sobre los puntos fuertes y capturaron su objetivo tras un furioso tiroteo. Mantuvieron la posición toda la mañana hasta que llegaron los exploradores de la 1.ª División de Infantería a las 11.30 horas.

La reacción del general Guzzoni ante el desembarco aliado fue rápida. Desde su puesto de mando en Enna, 55 km al norte de Gela, ordenó inmediatamente contratacar las tropas norteamericanas y británicas que habían desembarcado en Gela y Siracusa. Sin embargo, los paracaidistas habían cortado muchas líneas telefónicas durante la noche anterior y esto impidió que las unidades del Eje recibieran sus órdenes hasta la mañana siguiente. En la zona de Gela, los primeros contrataques corrieron a cargo de la División "Livorno" por el oeste y la División *Panzer* "Hermann Göring" por el norte y el este. Tras detenerse ambas ante la feroz resistencia de los paracaidistas, las fuerzas del Eje se retiraron hacia el norte y se reagruparon para un nuevo asalto al día siguiente.

A media mañana del 11 de julio, el coronel Gavin había reunido una fuerza de 250 paracaidistas y se aproximaban al monte Biazza. Una sección de la 45.ª División de Infantería avisó a Gavin de que las tropas alemanas ya estaban atrincheradas en las ele-



Abajo: La carnicería de Biazza, donde muchos paracaidistas cayeron ante los carros pesados alemanes, a los que finalmente consiguieron detener a base de arrojo y determinación.

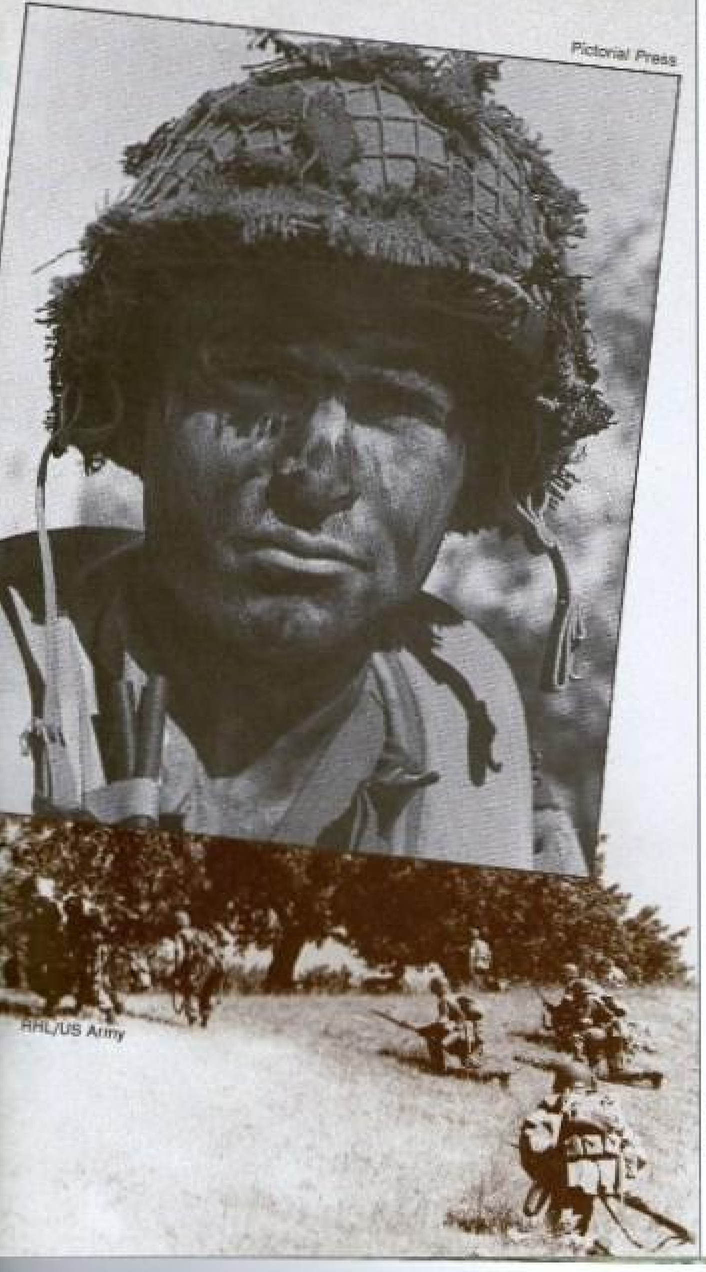
Aunque desperdigados, los paracaidistas se reagruparon rápidamente en unidades improvisadas. Al amanecer, aprovecharon cualquier oportunidad para atacar las defensas del Eje. Izquierda: Una escuadra de mortero se prepara para abrir fuego.

Abajo: Un paracaidista de la Guardia de Honor de América posa para la cámara durante la operación "*Husky*". Inferior: Un grupo de paracaidistas avanza cautelosamente por la campiña siciliana. En enero de 1946, la 82.ª División Aerotransportada fue elegida para abrir el desfile de la victoria norteamericana.

vaciones del terreno. Si el enemigo avanzaba hacia el sur, en dirección a la playa de Scoglitti, la 45.ª División estaría en grave peligro. Gavin ordenó a sus hombres atacar. Los estampidos del fuego de fusiles y ametralladoras resonó a través de las colinas cuando los paracaidistas atacaron las posiciones enemigas y tomaron el cerro tras un intenso combate cuerpo a cuerpo. Sin embargo, el ataque atrajo un intenso fuego de mortero y artillería alemanas. A esto siguió un contraataque de carros PzKpfw VI Tiger. Para su espanto, los paracaidistas descubrieron que sus *bazookas* no podían perforar el blindaje de los Tiger.

Un observador artillero naval había saltado con Gavin la primera noche, y el comandante del 505.º Equipo de Combate supo sacar ventaja de ello. Ordenó al oficial que pidiese una salva de triangulación a uno de los buques aliados situados al largo de la costa. Dicha salva cayó sobre una concentración de carros alemanes con increíble precisión. Siguieron más proyectiles y la balanza del combate empezó a cambiar de lado. Poco después de las 17,00 horas, el cerro fue reforzado con más tropas y seis carros de combate M4 Sherman de la 45.ª División. Gavin contratacó justo antes del anochecer. Gritando sus consignas de combate, los paracaidistas cargaron contra el enemigo y capturaron un carro Tiger antes de eliminar emplazamientos de morteros alemanes. El enemigo se esfumó. Sin embargo, la oscuridad que envolvió el triunfo de Gavin sería motivo de desastre para el resto de los batallones del otro regimiento de la 82.ª División Aerotransportada: el 504.º.

Varias horas antes, la mañana del 11 de julio, el general Ridgway había enviado un mensaje a Kairouan. Informó al comandante del 504.º Regimiento de Infantería Paracaidista, el coronel Reuben Tucker, que sus dos batallones reforzados iban a saltar sobre la pista de aterrizaje de Farello, cerca de Gela, aquella misma noche. Ridgway recibió entonces confirmación de la Armada de que sus buques no dispararían contra las columnas de C-47 cuando éstas se abriesen paso hacia la costa meridional de Sicilia. Sin embargo durante el día, los aviones alemanes habían realizado varios ataques contra las cabezas de playa y los buques. A las 22,40 horas, minutos después de que el último de los bombarderos enemigos se hubo retirado, la formación de C-47 que transportaba el regimiento de Tucker llegó a la línea de playa en buena formación. En la oscuridad, un artillero pensó erróneamente que volvían los alemanes y abrió fuego. Después siguieron otros, hasta que toda la formación era blanco del fuego aliado.



"Alemanes e italianos vieron pequeños grupos de soldados que surgían de la noche"

Cuando los cañones cesaron el fuego finalmente, 23 de los aviones de Tucker se habían perdido, explosionando en el aire o estrellándose contra el suelo o el agua. A la noche siguiente, el coronel Tucker sólo pudo reunir 550 de los 2.000 hombres que habían despegado con él. Sin embargo, a pesar de la pérdida de 318 paracaidistas, Tucker tuvo reunido al grueso de unidad y estuvo listo para combatir a la mañana del 13 de julio. El 19 de julio, con las cabezas de playa firmemente aseguradas, Patton se lanzó hacia el oeste con la 82.ª División Aerotransportada y la 2.ª División Acorazada, dejando que el Octavo Ejército de Montgomery avanzase hacia el norte.

El 18 de agosto, las fuerzas del Eje habían huido a través de Messina hacia Italia, dejando atrás casi 159.000 bajas y prisioneros. En contraste con esto, el total de pérdidas norteamericanas y británicas ascendía a menos de 20.000. La 82.ª División Aerotransportada registró 208 muertos, 810 heridos y 12 desaparecidos en acción. El coronel Gavin rindió el siguiente tributo a los hombres bajo su mando:

> "El soldado norteamericano tiene coraje psíquico y físico para intentar cualquier cosa sin buscar ni esperar ventaja. Por todos lados, alemanes e italianos vieron pequeños grupos de soldados que surgían de la noche. La incertidumbre de no saber cuántos eran ni de dónde venían tuvo un desmoralizador efecto psicológico."

Al impedir a las reservas móviles del Eje, particularmente a la División "Hermann Göring", que alcanzasen las cabezas de playa, los paracaidistas desempeñaron un papel vital en la operación "*Husky*".

AVIZOR

En 1942, las patrullas del LRDG llevaron a cabo largas vigilancias de carreteras detrás de las líneas del Eje para conseguir una valiosa información sobre los convoyes de Rommel en el desierto.

Abajo: Hombres de la Patrulla Y, varios de ellos con antejos para protegerse del árido viento del desierto, fotografiados por su oficial en jefe, el capitán David Lloyd Owen, en el camino de vuelta a Kufra tras una fructífera misión. En primer plano aparece la bandera de la unidad, una *Jolly Roger*.

En febrero de 1942, el Grupo de Largo Alcance del Desierto (LRDG) consiguió por fin los vehículos y el apoyo logístico que necesitaba para las operaciones de penetración profunda planeadas por su fundador, el comandante Ralph Bagnold. Un mes antes, el *Afrika Korps* de Rommel había salido de El Agheila, en el golfo de Sirte, Libia, y los Aliados necesitaban desesperadamente información fiable sobre su contraofensiva en Cirenaica. Aunque los planes aliados fueron desbaratados por los ataques de Rommel, estas operaciones constituyeron el respaldo de las actividades del LRDG durante los siguientes seis meses.

El modelo de las operaciones del LRDG a comienzos de 1942 se estableció en setiembre y octubre del año anterior. Con viejos Ford de 30 quintales, la Patrulla S (rodesiana) del LRDG, al mando de John Olivey, con Tony Browne como su navegante y oficial





Arriba: Cada patrulla del Grupo de Largo Alcance del Desierto estaba equipada con una radio y todas las comunicaciones operacionales se codificaban antes de su transmisión. Arriba, derecha: El capitán Jake Easonsmith, destinado a convertirse en el oficial en jefe del LRDG en octubre de 1943, limpia su subfusil Thompson. Abajo, derecha: Camiones de una patrulla del LRDG bajo el Arco de Mármol.

de información, había llevado a cabo dos observaciones de 168 horas de la carretera costera situada a 46 km al oeste de El Agheila. La patrulla se había instalado en una colina de 30 m situada a cuatro kilómetros de la carretera y había mantenido una constante vigilancia mediante potentes binoculares. Además, se había establecido un punto de observación avanzada ocupado durante el día por dos miembros de la patrulla tumbados en una pequeña zanja situada a 300 m de la carretera. El silencio radio sólo se rompía durante el viaje de vuelta a casa para confirmar la identidad de la patrulla.

El reconocimiento de setembre suministró detalles sobre el redespliegue de la 101.ª División Motorizada 'Trieste' italiana durante la 'carrera de El Hamra' de la 21.ª División *Panzer*. A la luz de éste y otros éxitos, el servicio de información del Octavo Ejército pidió al teniente coronel Guy Prendergast, oficial al mando del LRDG, que preparase nuevos reconocimientos de la carretera costera. Prendergast eligió las dos patrullas rodesianas (S1 y S2) para iniciar el trabajo, ya que tenían experiencia en conseguir información en la zona. El 26 de febrero de 1942, ambas patrullas salieron de la base del LRDG en Siwa: la S1, mandada por Gus Holliman, partió para controlar el tráfico procedente de Barce, mientras que la S2, bajo el mando de John Olivey, volvió a su anterior punto de observación cerca del Arco de Mármol.

En marzo hubo un nuevo acontecimiento en la carrera del LRDG. El cuartel general de combate del Octavo Ejército dio instrucciones que suponían la realización de operaciones de sabotaje a efectuar tras las líneas enemigas. El nombre clave colectivo de dichas operaciones era el de '*Green Room*'. Las ac-

VIGILANCIA AVANZADA

A fin de iniciar una vigilancia de carreteras en 1942, la Patrulla R1 de Jake Easonsmith instaló un campamento en un valle situado a cuatro kilómetros y medio de una importante ruta de abastecimientos del Eje. Todas las noches, una partida de dos hombres salía del campamento y caminaba hacia la carretera para cumplir un período de trabajo de vigilancia avanzada. Mick Shepherd, uno de los numerosos neozelandeses que sirvieron en las Patrullas T y R, describió así el procedimiento:

"Cada hombre se ocupaba de un lado de la carretera y primero debía encontrar algún pequeño talud, suficiente para detener a cualquier conductor que se saliese de la carretera; yo nunca tuve problemas con ello. Encontrábamos un punto de referencia y después íbamos derechos al talud, para después instalarnos en la primera depresión que encontráramos. Uno vigilaba el tráfico este-oeste, y el otro en sentido contrario. Lo más cerca que estuve de la carretera fue a 30 m y lo más lejos a unos 100 m."

La mayoría de los observadores corrían el riesgo de toparse con grupos de trabajadores durante sus descansos y de convoyes que se detenían para comer o reparar algo. (De hecho, esto sucedió el 21 de marzo, cuando un convoy se detuvo a 150 m, obligando a los hombres a quedar tumbados en silencio e inmóviles el resto del día. Cuando oscurecía, la partida se desplazaba a 20 o 30 m de la carretera, pues a más distancia resultaba imposible distinguir detalles de los vehículos que pasaban. Al amanecer los hombres volvían al campamento, tras un período de trabajo de unas 26 horas.

ciones contra la zona avanzada enemiga correspondieron a unidades bajo el mando del XIII Cuerpo; las de la zona Marada-Mechili-Bengasi para los escuadrones A y C del Comando de Oriente Medio; la zona situada al sur y oeste de Bengasi se asignó a la Brigada del Servicio Aéreo Especial (SAS). El LRDG iba a actuar como coordinador, principalmente llevando a cabo el reconocimiento, pero también en la guía y recogida de grupos de sabotaje y participando en acciones ofensivas cuando fuese necesario. De este modo se aseguraba no sólo que se efectuase adecuadamente la acción directa, sino también que se interfiriese lo menos posible en las misiones de información del propio LRDG, también muy importantes.

Entre las salidas de las patrullas de "vigilancia de carreteras" en febrero y los preparativos en agosto para incursiones a gran escala en setiembre, el LRDG efectuó seis operaciones de combate en apoyo del Comando de Oriente Medio, doce en coordinación con el SAS y ocho misiones en acción directa por cuenta propia. El grupo también llevó a cabo 17 operaciones de información además de mantener constantes vigilancias de carreteras en muchas de las líneas de abastecimiento principales detrás del frente enemigo. Los nuevos Chevrolet de 30 quintales comenzaron a estar disponibles durante este período; cada patrulla necesitaba cuatro camiones, tripulados por un oficial y 12 hombres, y la vigilancia de carreteras exigían mucho a los vehículos del LRDG.

Las patrullas efectuaban "golpes" nocturnos en el área de Sirte, atacando al enemigo

Los considerables logros del LRDG en su programa de vigilancia de carreteras en 1942 se pueden resumir en un solo caso. A medianoche del 1 al 2 de marzo, la Patrulla S2 terminó la mimetización de un puesto de observación en el Wadi el Turchi, unos 56 km al oeste de El Agheila y siete al este de Arco de Marmol. La patrulla tenía que observar e informar de todos los movimientos de la principal ruta de abastecimientos del Eje a Cirenaica. Esta posición estuvo ocupada las 24 horas del día hasta que la Patrulla T2 recibió la orden de abandonarla el 21 de julio; para entonces la cadena logística enemiga se había desplazado para abastecer la posición de El Alamein. Durante la larga vigilancia, que se mantuvo tras las líneas enemigas sin serios compromisos, pérdidas de personal o interrupciones importantes, las patrullas recopilaron una gran cantidad de información para el Octavo Ejército.

En este período previo a las grandes incursiones de setiembre de 1942, las patrullas LRDG realizaron 31 contactos con el enemigo. Las patrullas efectuaban "golpes" en la carretera costera de la zona de Sirte, atacando puestos y transportes italianos. Sus ametralladoras, que incluían Vickers, Browning y Lewis de 7,7 mm, y Breda de 12,7 mm italianas, causaron gran número de bajas, sin contar las minas que colocaban en la carretera para impedir la persecución. Los contactos incluyeron también contramedidas enemigas. Las minas colocadas en una vieja ruta del LRDG cerca de Marada dieron cuenta de uno de los camiones de la S1 y de otro perteneciente a la T1, cerca de las pistas de aterrizaje junto a la carretera Matruh-Quarah, aunque ninguna de estas explosiones causó daños personales. Las patrullas se vieron también sometidas a ataques aéreos en tres ocasiones durante este período, la más seria de ellas en julio, cuando tres cazas italianos Macchi se lanzaron en picado sobre la G2 mientras ésta llevaba miembros del SAS de la Francia Libre a efectuar un ataque en un aeródromo enemigo. El comandante de la patrulla, Robin Gurdon, murió a causa de sus heridas, a pesar de los esfuerzos de sus compañeros por salvarle la vida, mientras que otros dos hombres fueron heridos, aunque sobrevivieron.

Esas patrullas hicieron también 16 prisioneros de guerra, muchos de los cuales resultaron muy útiles a los servicios de información aliados debido a que habían sido capturados muy al interior de las líneas enemigas. Murió un mínimo de 28 soldados enemigos, frente a la pérdida de un solo guardia.

Las operaciones de información de las fuerzas británicas y de la Commonwealth en Oriente Medio, incluyendo las del LRDG, sufrieron al principio de escasez de datos actualizados sobre uniformes y equipos enemigos. Las publicaciones existentes no podían ofrecer detalles fiables necesarios para las patrullas de reconocimiento, por lo que se realizaron bosquejos *in situ* del equipo no conocido. El cuartel general del Octavo Ejército ayudó a solucionar el problema al reclutar a un profesor de universidad equipado con un álbum de fotografías constantemen-


IWM

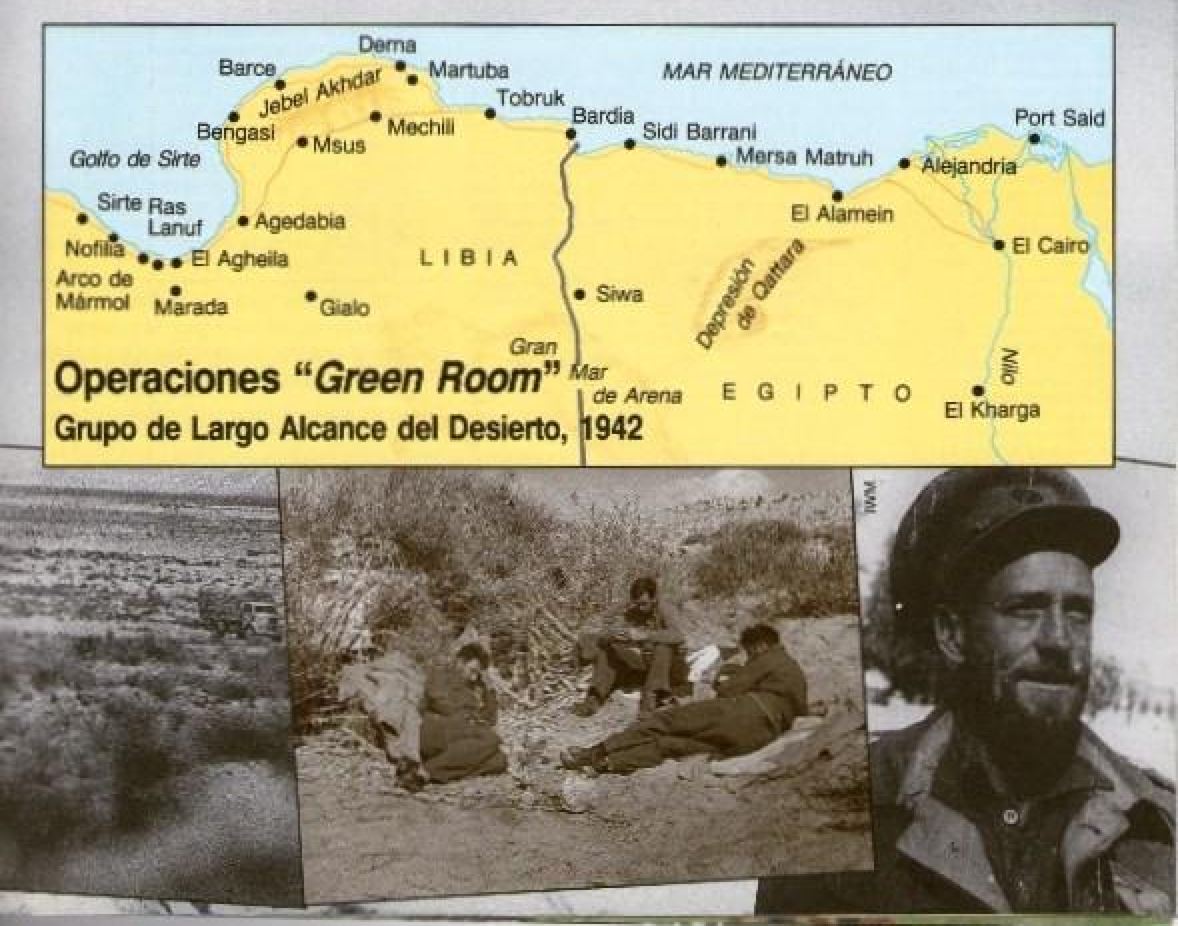
te puestas al día, un hombre que recibió rápidamente el apodo de 'Materia Gris' y cuyo trabajo consistía en pasar a los observadores todos los detalles nuevos conseguidos por los servicios secretos del Ejército británico. Las primeras patrullas de 1941, por supuesto, sólo tuvieron sus propias observaciones para guiarse y, a finales de marzo de 1942, Jake Easonsmith, entonces comandante de la Patrulla R1, reconoció en uno de sus informes que:

"No se debe esperar un nivel de eficacia demasiado alto porque, aunque todos los hombres son extremadamente hábiles, no han tenido un entrenamiento previo en este tipo de trabajo y no han adquirido conocimientos especiales sobre armas o vehículos acorazados."

Vieron los vehículos acorazados de mando británicos capturados y utilizados por Rommel

Un aspecto destacado de la misión de marzo de la R1 es que les acompañó un cámara de la Unidad Cinematográfica y Fotográfica del Ejército, que estaba preparando una historia sobre el LRDG. Sus fotografías de propaganda, que aun sobreviven como testimonio visual único de una patrulla neozelandesa en vigilancia de carreteras, interesaron al cuartel general del Octavo Ejército, que vio la posibilidad de que los observadores llevasen cámaras fotográficas con las que captar sus observaciones. Pero esta idea no prosperó. Los observadores tendrían que acercarse demasiado a la carretera para tomar fotografías lo bastante claras y esto hubiese puesto en peligro no sólo a la partida de observación avanzada, sino también a toda la operación de vigilancia de carreteras. Otra idea que se sugirió, la de intervenir las líneas telefónicas que corrían a lo largo de las carreteras libias, también resultó impracticable.

La calidad de los informes de vigilancia de carreteras del LRDG mejoró enormemente durante el verano de 1942 y a menudo se componían de 20 páginas mecanografiadas que contenían gran cantidad de precisos detalles. El servicio secreto del Octavo Ejército sacó rápidamente provecho de aquella masa de información sin precedentes sobre las intenciones enemigas. Ciertos detalles de los informes, tales como los recuentos diarios de vehículos acorazados y toneladas logísticas estimadas, fueron compilados en El Cairo y comunicados a Londres. Un avistamiento de la Patrulla T2 el 14 de marzo también ayudó a resolver un dilema entre la Oficina de Guerra y el cuartel general del Octavo Ejército, quienes tenían puntos de vista divergentes en torno a la interpretación de los mensajes en Enigma referentes a efectivos acorazados del enemigo. El servicio secreto de las Fuerzas del Oriente Medio (MEF) recibió también informes sobre muchos e interesantes desarrollos técnicos observados por las patrullas del LRDG. Por ejemplo, informaron sobre la aparición de cañones de mayor longitud en los carros de combate PzKpfw III, que presagiaban la llegada del PzKpfw IIIJ con la pieza L/60, y es probable que en dos ocasiones viesen los vehículos acorazados de mando británicos



Situado a varios kilómetros de la carretera que tenía asignada, el grupo principal de una patrulla de vigilancia de carreteras del LRDG difícilmente podía ser descubierto una vez en posición. El mayor peligro residía en que fuesen localizados los dos observadores avanzados, que llevaban a cabo el monótono y a menudo enervante trabajo de espiar la carretera y tomar notas sobre el tráfico. Inferior, izquierda: El terreno apenas permitía otro método de vigilancia que permanecer agachado en un agujero poco profundo con unos binoculares. Inferior: Un convoy del Eje lleva suministros al frente a través del desierto. Inferior, derecha: Terminado su trabajo, el observador (izquierda) descabeza un sueño junto a otros dos hombres en la base de la patrulla. Inferior, extremo derecho: El capitán "Wimpey" Henry, cuya Patrulla 5 fue la unidad que inició la vigilancia de carreteras cerca del Arco de Mármol en febrero de 1942.

OPERACIONES *"GREEN ROOM"*

Con el nombre clave de *"Green Room"*, las operaciones de acción directa del Grupo de Largo Alcance del Desierto empezaron el 8 de mayo y terminaron el 27 de julio de 1942. Durante este periodo, el LRDG destruyó material enemigo que incluyó dos carros de combate medio italianos Carro Armato M 13/40 y sus transportes, unos 10 camiones, tres remolques, una motocicleta Guzzi y un transporte de tropas sin identificar.

Participaron en las operaciones seis patrullas, incluyendo siete oficiales, 98 soldados y suboficiales y 31 camiones Chevrolet de 30 quintales.

La logística de estas incursiones lejanas en el desierto era muy compleja y las operaciones "Green Room" se vieron obstaculizadas por las dificultades. Hubo que abortar una patrulla cuando una tanda de neumáticos defectuosos se sobrecalentó y reventó, y la última salida ofensiva tubo de ser abandonada prematuramente cuando el combustible empezó a agotarse demasiado deprisa y la radio n.º 11 de la patrulla no pudo sintonizarse adecuadamente en campaña. Hubo también reveses operacionales. Por ejemplo, a fin de acentuar el efecto psicológico de sus incursiones sobre el enemigo, dos patrullas partieron para llevar a cabo ataques anónimos de acción retardada contra los camiones, en los que intentarían introducir cargas explosivas que estallarían posteriormente de modo fortuito. Desgraciadamente, los esfuerzos de las patrullas se vieron frustados por los altos laterales de los camiones y el hábito, nada ilógico, de los conductores italianos de "pisar a fondo" cuando veían "trabajadores" inesperados en medio de la noche. Sin embargo, las misiones "dispara y corre" del LRDG, combinadas con los estragos causados por la Brigada del Servicio Aéreo Especial, preocuparon seriamente a los mandos del Eje y les obligaron a aumentar las medidas de seguridad en la retaguardia y reducir los transportes nocturnos sin escolta.


Abajo: Un camión Chevrolet 1533 × 2 de 30 quintales de la Patrulla 2 del Escuadrón de Largo Alcance indio, armado con dos ametralladoras Bren y una Vickers de 7,7 mm.

Cantley/IWM

capturados y utilizados por Rommel. Las patrullas tenían instrucciones de informar sobre todo.

A fin de llevar a cabo misiones de vigilancia de carreteras, las patrullas del LRDG cruzaron algunas de las regiones más calurosas y áridas, apenas transitables, del Desierto Occidental. La aparente facilidad con que lo llevaron a cabo suele ocultar el hecho de que las misiones hubieran sido imposibles sin la excepcional dureza, firmeza y seguridad de estos hombres, sin las que la logística y planificación hubieran quedado en nada.

Uno de ellos fue George Garven, un hombre realmente formidable. El 31 de diciembre de 1941 era un soldado de primera en un grupo de nueve hombres de la T2, desperdigada el 31 de diciembre a raíz de un ataque aéreo cerca del Arco de Mármol. Jock Lewis, uno de los miembros fundadores del Destacamento L, murió en ese incidente. Los supervivientes dirigidos por Gaven y con sólo 13 litros de agua, nueve galletas, una ración de chocolate de emergencia para un hombre, una brújula y un mapa, caminaron los 320 km de vuelta a Gialo.

El 27 de enero de 1943, Garven participó en una vigilancia de carreteras tras las líneas enemigas en Libia. Informó del siguiente hecho, uno de los tres incidentes menores vividos por los puestos de observación avanzada de control de carreteras:

"En compañía del soldado R.J. Morgan, salí del campamento base para observar la carretera, a la que llegamos a las 05,00 horas. La posición que adopté estaba aproximadamente a 150 o 200 m de la pista de El Agheila a Nofilia. Unos camiones pasaron en dirección este un hora después, aproximadamente, dejando a unos hombres a los que no podía ver pero sí oír cómo trabajaban.

"A las 11,00 horas entró en escena una gran fila de camellos con árabes acompañándoles. Éstos se acercaron, hablaron con nosotros y después se retiraron unos 100 m para conversar. A las 12,00 horas, un árabe que posiblemente estaba en aquel grupo se acercó de nuevo y conversamos... Después de algunos minutos, se dirigió a la carretera, en donde, para entonces, se habían detenido un camión y un remolque. Pareció subir a la parte trasera del camión acompañado por un italiano y señaló en dirección a nosotros.

"Temiendo haber sido delatados y que nos capturasen al poco tiempo, destruimos todas las señales de identificación, incluido el censo de carreteras, señalamos una dirección falsa en la brújula y nos tumbamos. Todo quedó nuevamente tranquilo hasta las 16,30 horas, cuando el tráfico en ambas direcciones se intensificó. No sucedió nada de importancia hasta las 17,00 horas, cuando pasaron 27 transportes con carros de combate alemanes PzKpfw II en dirección este-oeste. Entonces, los convoyes que se dirigían hacia el oeste empezaron a detenerse cerca de nosotros, aparentemente para una acampada nocturna. Convencido de que la posición que yo ocupaba formaría parte del terreno del campamento, decidí arriesgarme a salir para avisar a la patrulla, esperando que nos tomasen por nativos.

"Nos pusimos nuestros *keffiya*, con los capotes del revés para que quedase a la vista el forro interior de piel de carnero, y nos levantamos y marchamos en la dirección de unos camellos.

"Fuimos vistos por algunos soldados que, sin embargo, no adoptaron ninguna acción contra nosotros. Caminamos unos cinco kilómetros en la dirección equivocada antes de volver en dirección a nuestro campamento base, a donde llegamos a las 19,30 horas y alertamos a nuestro jefe de patrulla sobre lo que sucedía."

"El camión que iba delante se levantó en el aire por lo menos metro y medio. Pensamos que había pisado una mina"

La patrulla abandonó entonces su posición y se desplazó a un lugar alternativo situado a 65 km, instalando de nuevo su puesto de observación avanzada y manteniendo la vigilancia a una distancia de cuatro kilómetros y medio.

Bill Johnson, que sirvió en la Patrulla S1 como mecánico, vivió una experiencia poco usual:

"Mi función como mecánico de la patrulla consistía en que las ruedas no dejasen de girar, aunque también debía servir una ametralladora Vickers de 12,7 mm. Al salir de Siwa –con destino a Bengasi, para realizar una vigilancia de carreteras– el camión del mecánico viajaba en la cola del convoy para atender a los vehículos que pudiesen averiarse. De repente, el camión que iba delante se levantó en el aire por lo menos metro y medio. Al principio pensamos que había pisado una mina. Nos echamos a un lado. Sus ocupantes estaban sentados, algo aturdidos y sorprendidos. «¿Qué ha pasado?», pregunté. El conductor dijo que creía que había tropezado con una roca. Me tumbé para ver si había dañado el escape y descubrí que la



LRDG Assoc.

caja de cambio goteaba aceite. Cuando llegó el patrón de la patrulla para ver qué iba mal, pude ver que la caja de cambio estaba rajada y que no podríamos viajar ni 30 km antes de que se convirtiese en un bloque.

Hicimos los 30 km, nos detuvimos, echamos un trago, tomamos algo de estofado y nos pusimos a dormir. A la mañana siguiente, justo antes del amanecer, oí una voz y vi a lo lejos un beduino que conducía su rebaño de carneros y cabras. Desperté a mi compañero, que sabía hablar árabe. Le dije que le pidiese al árabe algunos plátanos a cambio de té y harina. Por supuesto, conseguimos nuestros plátanos. Quité la parte superior de la caja de cambio y la froté con las pieles. Esto nos permitió continuar nuestro viaje y recorrimos casi 1 450 km hasta reemplazar por fin la caja en la base."

Bill Johnson es un ejemplo característicos de esos hombres duros, llenos de inventiva y de recursos que formaron la espina dorsal del LRDG. Los oficiales tenían otras responsabilidades: Ralph Bagnold las enumeró en un escrito dirigido a su sucesor, Guy Prendergast, el 16 de julio de 1941. Decía así:

"El comandante del LRDG es el oficial responsable de la cantidad y calidad de la información suministrada y también de la velocidad con que ésta llega a quienes la necesitan.

"Por ello, hará todo lo posible para instruir a sus oficiales en la observación, la información y la cartografía, y se asegurará de que el LRDG sea siempre un buen recolector de datos."

Prendergast y sus hombres cumplieron satisfactoriamente la clara y explícita directriz de Bagnold, lo que se refleja en una nota del Director de Información Militar destinada al Director de Operaciones Militares en el cuartel general del Octavo Ejército, el 14 de diciembre de 1942:

"La vigilancia de carreteras del LRDG es la única fuente de información veraz en este campo específico. No sólo el nivel de precisión es excepcionalmente alto, sino que las patrullas están familiarizadas con las últimas novedades de vehículos y equipos enemigos.

"Durante los periodos de retirada y refuerzo del enemigo, la vigilancia de carreteras del LRDG ha suministrado y sigue haciéndolo una base indispensable para ciertas acciones en las que el cálculo de la fuerza enemiga es esencial.

"La vigilancia de carreteras en la retaguardia de la posición de El Agheila ha sido de una importancia exepcional, y la información que ha proporcionado, valiosísima, a pesar de las interrupciones producidas por situaciones difíciles y peligrosas. Desde el punto de vista militar, los riesgos y pérdidas que las patrullas han aceptado y siguen aceptando están más que justificados".

Arriba: George Garven (centro), que dirigió un grupo en una marcha a pie de más de 300 km desde el Arco de Mármol hasta la base del LRDG en Gialo después de que la aviación enemiga hubiese dispersado su patrulla. Inferior, izquierda: La Patrulla Y del capitán David Lloyd Owen hace una pausa para obtener información de un grupo de nómadas en el desierto. Inferior, derecha: Miembros de la Patrulla Y revisan el motor del Chevrolet Y9.

Cabo "Nobby" Hall, Patrulla Y del Grupo de Largo Alcance del Desierto, 1942

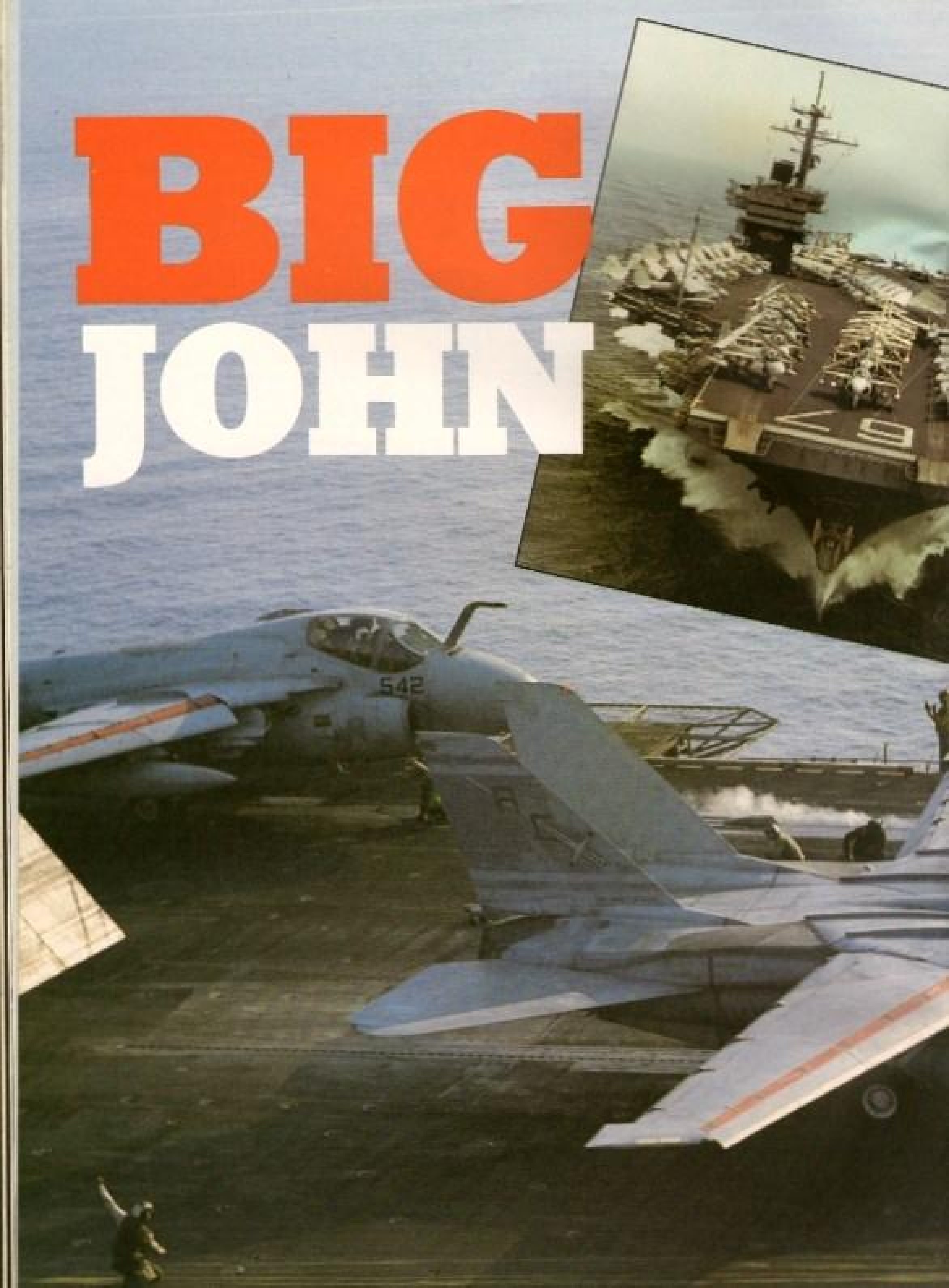
El cabo segundo Hall lleva una camisa de faena y pantalones cortos caqui, con una gorra de algodón y calcetines del mismo color. Sus zapatos, faltos de cordones, son de origen civil. Los anteojos son los que se distribuían a los conductores y los llevaban como precaución contra la arena levantada por el viento.



Lloyd Owen/IWM

Lloyd Owen/IWM

BIG JOHN





De patrulla por el Mediterráneo, el USS *John F. Kennedy* sirve de base operacional de una de las formidables alas aéreas embarcadas de la Armada norteamericana. Día y noche, el *JFK* permanece listo para lanzar sus aviones al combate.

Abajo: Con el ala en flecha mínima para conseguir la máxima sustentación, un F-14 Tomcat del escuadrón "*Swordsmen*" se dispone a despegar. Arriba, extremo izquierdo: El USS *John F. Kennedy*. Arriba: Dos Grumman A-6 en las catapultas de proa del "Gran John". Arriba, centro: La isla del *JFK*, erizada de antenas de radar y comunicaciones. Es ahí, en la sala de control de Posición de Vuelo Primaria, donde se coordinan los lanzamientos y las recuperaciones de aviones.

USS *JOHN F. KENNEDY*

El USS *John F. Kennedy* fue comisionado en 1968 y permanecerá en servicio hasta bien entrado el siglo XXI. Seguramente será el último portaviones con combustible fósil en servicio en la Armada norteamericana. El "Gran John" mide 315 m de eslora y 76,8 m de manga en la cubierta de vuelo y tiene un desplazamiento de 82 000 toneladas a plena carga. La cubierta de vuelo mide 18 240 m² y está asistida por cuatro ascensores que la comunican con la cubierta de hangares. Cada una de las dos anclas eléctricas pesan 30 toneladas y, si fuesen izadas sin aviso previo mientras el buque está conectado a un fuente de potencia en tierra, la subsiguiente sobrecarga de electricidad dejaría a oscuras toda una pequeña ciudad.

El *JFK* es capaz de transportar unas 2 150 toneladas de armamento aéreo, almacenado en 30 pañoles con una superficie total de 45 000 m². Incluso para un crucero normal, el "Gran John" lleva 8 680 000 litros de combustible de aviación JP-5, 113 900 litros de Avgas y 10 230 000 litros de fuel DFM para las turbinas de vapor que accionan sus cuatro ejes. La dotación del buque es de 150 oficiales y 2 780 suboficiales y marineros, mientras que la del ala aérea es de unos 2 500. Por ello, no resulta sorprendente el hecho de que la suma de sus salarios exceda los dos millones de dólares. Por lo general, el *JFK* puede lanzar un avión cada 30 segundos. A su vuelta a la cubierta de vuelo, el avión puede aterrizar a una velocidad de 240 km/h y se detiene por completo en el transcurso de un segundo. Cada cable de detención tiene una fuerza de tensión de 70 000 kg y, tras una vida útil muy corta, se arroja por la borda para que no se vuelva a utilizar nunca. El *John F. Kennedy* está armado con tres lanzadores óctuples para misiles superficie-aire Sea Sparrow y tres cañones Phalanx de 20 mm. También dispone del sistema de comunicaciones por satélite OE-82.

Con un poderoso rugido, una pareja de interceptadores F-14 Tomcat es lanzada al aire desde las catapultas de proa del USS *John F. Kennedy (JFK)*. A los pocos segundos, el personal de cubierta vuelve al trabajo mientras el gancho de detención de un Grumman E-2 Hawkeye hace que éste se pare por completo tras un escalofriante apontaje. Día y noche, esta escena se repetirá una y otra vez, llegando a haber hasta 20 aviones patrullando a la vez los cielos del Mediterráneo. En su calidad de base flotante de la Tercera Ala Aérea Embarcada (CVW 3), el *JFK* tiene capacidad para lanzar ataques aéreos contra el mismo corazón del territorio enemigo. Sin embargo, son tiempos de paz y el *JFK* está simplemente cumpliendo su papel en la OTAN como parte de la formidable Sexta Flota norteamericana.

El USS *John F. Kennedy* (denominado CV67) es el último portaviones polivalente de propulsión convencional que ha entrado en servicio en la Armada norteamericana. Aun así, es capaz de unas prestaciones comparables a las de sus compañeros de energía nuclear y puede disponer de una potencia de fuego diez veces superior al de cualquiera de los portaviones norteamericanos contemporáneos suyo de la batalla de Midway, en la Segunda Guerra Mundial. Más aún, constituye el hogar y el lugar de trabajo de 90 aviones y 5 000 hombres.

El medio de combate del *JFK* es la CVW 3, manda-
da por el capitán de fragata Robert E. Houser. El ala
comprende nueve escuadrones, cada uno de ellos
equipado para desempeñar una función especializa-
da. Los "*Swordsmen*" y los "*Top Hatters*" (VF-32 y
VF-14) forman la zona de defensa exterior del *JFK*.
Equipados con F-14, estos escuadrones pueden inter-
ceptar múltiples aviones enemigos a 150 km de dis-
tancia con sus misiles AIM-54C Phoenix. Sus aviones
también pueden disparar misiles AIM-7M Sparrow y
AIM-9M Sidewinder de alcances medio y corto, res-
pectivamente. Los Grumman A-6E Intruder del VA-7
y del VMA-533 constituyen la capacidad de ataque
del ala aérea. Los Intruder están equipados con un
sistema multisensor de ataque y reconocimiento del
objetivo (TRAM) y disponen de una carga útil lanza-
ble de treinta bombas de 250 kg en racimos de seis, o
bien misiles antibuque Harpoon. Durante una irrup-
ción en espacio aéreo enemigo, los Intruder estarían
precedidos o acompañados por los EA-6B Prowler del
VAQ-140. El complejo equipo de contramedidas elec-
trónicas (ECM) del Prowler, que incluye el sistema
activo de interferencia ALQ-99, es capaz de anular la
cobertura radar enemiga. La Armada norteamerica-
na ha autorizado recientemente a los EA-6B a em-
plear misiles antirradar HARM. Otro escuadrón
embarcado en el *JFK* utiliza el avión cisterna de





repostaje en vuelo Grumman KA-6D, que permite a los cazas y aviones de ataque del ala operar a cientos de kilómetros del portaviones.

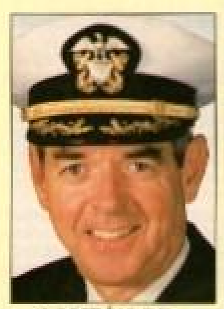
Los Grumman E-2C Hawkeye, encuadrados en el escuadrón *'Seahawks'* (VAW-126), constituyen la capacidad de alerta temprana aerotransportada (AEW) del ala aérea. Los Hawkeye pueden seguir más de 250 objetivos simultáneamente y sus radares AN/APS-138 pueden detectar un misil a 185 km de distancia. La antena altamente automatizada APA-171 del Hawkeye también puede localizar aviones a incluso 500 km de distancia. Estos sensores están alojados dentro de un característico radomo plano rotativo dorsal, cuyos soportes pueden retraerse unos 50 cm en la parte superior del avión para que éste pueda caber en las cubiertas inferiores del portaviones.

Para la guerra antisubmarina (ASW), la Tercera Ala Aérea Embarcada confía en los Lockheed S-3 Viking del escuadrón VS-22. En 1975, el *JFK* se convirtió en el primer portaviones que operaba con el S-3 a gran distancia de la Fuerza Operacional. El escuadrón normalmente dispone de diez Viking y está orgulloso de la función que tiene encomendada. Bajo cubierta, en un mamparo de uno de los corredores que conduce a la sala de operaciones del VS-22 hay un pequeño cartel que reza: "Aquí empieza el país de los Vikings". Otra pantalla antisubmarina está formada por los helicópteros Sikorsky SH-3A del HS-7, el escuadrón *'Hero'*. Esta unidad también se encarga del salvamento de los tripulantes de los demás aviones pertenecientes al *JFK*.

Las operaciones aéreas son constantes en un portaviones en navegación, y la misión de atender las necesidades de la tripulación y el mantenimiento de los aviones en estado operacional requiere un esfuerzo enorme y equilibrado. El personal de vuelo cumple jornadas de 12 horas, y cuando el piloto y el copiloto de un Tomcat comen, descansan o duermen en sus estrechos camarotes, muchos de sus colegas están en ese momento recibiendo instrucciones concernientes a otra misión o dando novedades de una que acaban de realizar. En la cubierta de hangares, los mecánicos se ocupan de las reparaciones más importantes. No hay suficiente espacio para almacenar todos los aviones en el hangar y muchos permanecen en la cubierta de vuelo. De hecho, el espacio es un lujo del que se dispone poco a bordo del *JFK*. Las literas están dispuestas a tres niveles en los sollados de la tripulación y las luces permanecen constantemente encendidas.

Los recien llegados al *JFK* son acompañados por

Extremo izquierdo, arriba: Antes de que entren en acción las catapultas de vapor, todos los hombres toman parte en la ritual Inspección FOD. Minutos después, un E-2C Hawkeye está listo para su lanzamiento (extremo izquierdo). Se necesita un gran número de hombres del personal de cubierta para mantener los aparatos listos para el combate. Mientras los mecánicos se ocupan del entretenimiento rutinario (arriba, centro), un "chaqueta púrpura" tira de una manga de combustible hacia un avión que espera (superior, izquierda). Izquierda: En esta fotografía se aprecian las dimensiones del *JFK*.



CAPITÁN DE NAVIO JOHN A. MORIARTY

Nacido en Providence, en Rhode Island, John Moriarty (arriba) se graduó en la Academia Naval de Massachusetts en 1960 y entró en la Armada como alférez de fragata. Su primer crucero fue con el VA-46, a bordo del USS *Enterprise*. Moriarty fue después asignado al VA-45, en Cecil Field, Florida, y después asistió a la Escuela de Pilotos de Prueba Navales de Patuxent River, Maryland. Tras su graduación, fue destinado como piloto probador a la División de Evaluaciones Tácticas del Centro de Pruebas Aeronavales. En 1968, Moriarty se unió al VA-113 y completó dos cruceros en el USS *Ranger*. Su siguiente destino fue con el VA-122, estacionado en Lemoore, California. Tras esto, Moriarty fue destinado al USS *Hancock* como oficial aéreo agregado. Moriarty fue después destinado al VA-94, a bordo del USS *Coral Sea*, primero como vicejefe de escuadrón y después como comandante del mismo. En agosto de 1980, se convirtió en segundo comandante del USS *Coral Sea* y tres años después fue nombrado comandante del USS *Mars*. Se mantuvo en este puesto hasta enero de 1985, cuando fue transferido a la Oficina del Jefe de Operaciones Navales. Aquel mismo año tomó el mando del USS *John F. Kennedy*. Las condecoraciones del capitán de navio Moriarty incluyen dos Medallas de Servicio Meritorio, dos Medallas Aéreas, 15 Medallas de Vuelo/Ataque, la Cruz del Valor de Vietnam con Estrella de Bronce, y nueve Medallas de Recomendación de la Armada.

todo el portaviones durante los primeros días para que se acostumbren a la compleja distribución interior del buque. Los pasillos son tan estrechos que apenas hay suficiente espacio para que puedan pasar dos hombres sin tener que ladearse. La cantidad de esquinas y curvas que dibujan los corredores hace de todo punto imposible recorrer el buque en línea recta (excepto en la cubierta de vuelo). Como resultado de esta laberíntica disposición, hay un grupo de hombres a bordo del "Gran John" que rara vez tienen una oportunidad de subir a la cubierta de vuelo a tomar el fresco. Estos hombres son los maquinistas, una casta aparte. Comúnmente apodados los "agachadizas", son responsables de las gigantescas turbinas de vapor que impulsan al *JFK* por el agua a una velocidad de 33 nudos. Algunas veces, un tripulante puede cruzarse con un maquinista cuando éste sube a la "Isla de Orillos" a ver qué pasa en el mundo.

La dotación del buque es de 2 900 hombres, mientras que la del ala aérea es de 2 500. Con esta concentración de personal, el *JFK* se asemeja a una pequeña ciudad: está equipado con un hospital que puede tratar hasta 80 pacientes, una biblioteca, tiendas e incluso una emisora de radio y televisión.

Si estalla un incendio, actuarán según una directriz muy simple: lo primero son los hombres

Al oficial encargado del traslado y estacionamiento de aviones en el *JFK* se le conoce como el "Manipulador" o el "Manoseador". Es responsabilidad del Manipulador y de su personal conocer la posición exacta de cada avión a bordo del portaviones. Nada se mueve sin su consentimiento y cada desplazamiento se refleja cuidadosamente en un modelo a escala del buque. El Manipulador y su gente no ven la cubierta de vuelo ni la del hangar, pero se mantienen en contacto con ellas mediante unos cascos de radio conocidos como "ratones" a causa de la silueta que proporcionan a los ubicuos cascos protectores.

Durante las operaciones de vuelo, la cubierta del *JFK* está saturada de hombres que atienden, cargan de combustible, arman y trasladan los aviones. Sin embargo, incluso antes de que empiecen las operaciones, los 300 m de la cubierta de vuelo se peinan cuidadosamente en busca de objetos "extraños". En este ritual diario conocido como el "Paseo FOD", los hombres forman una fila a través de la cubierta y avanzan de proa a popa. Esto asegura que no haya ningún objeto extraño que pueda ser succionado por los potentes reactores de los aviones.

Hay una clara jerarquía en el personal de cubierta, en cuyo vértice superior están los jefes de la misma, vestidos con chaquetas amarillas. Reciben sus órdenes del Manipulador y nada se mueve sin su autorización. Los equipos de repostaje llevan chaquetas púrpuras. Mediante gigantescas mangueras que salen de 26 puntos de servicio situados en los extremos de la cubierta, estos equipos pueden repostar los aviones del ala en cuestión de minutos. Los "camisetas rojas" pueden armar los aviones con cualquier cosa, desde misiles aire-aire Sidewinder y bombas guiadas hasta las diversas armas nucleares que están a disposición de cada almirante de fuerza operacional en la Sexta Flota norteamericana.

Cuando empiezan las operaciones del día, los "camisetas verdes" constituyen el elemento predominante en la cubierta de vuelo. Estos hombres son responsables de guiar los aviones por la cubierta de vuelo y engancharlos a las catapultas de lanzamiento. Una vez más, el color desempeña una función importante en el ritual de lanzamiento, ya que cada tipo de avión tiene una barra de enganche de un color determinado que le conecta a la catapulta de vapor y tiene una resistencia que varía según el tipo de avión a lanzar. Para el F-14 Tomcat, que pesa 33 725 kg cargado para el combate, la longitud de la catapulta requerida es de 76 a 81 m.

En la torre de control, a 16 m por encima de la cubierta de vuelo, el "Patrón Aéreo" y su ayudante, el "Minipatrón", coordinan las operaciones de vuelo durante los despegues y las recuperaciones. Durante el desarrollo de los complejos lanzamientos, la sala de



Abajo: Un F-14 Tomcat, el interceptador normalizado de la Armada norteamericana, espera ser conectado a la catapulta que lo acelerará a través de la cubierta de vuelo (superior, derecha). Extremo derecho: Un Lockheed S-3 Viking del VS-2 engancha uno de los cables de frenado de regreso al *JFK*.

control de Posición Primaria de Vuelo (*Pri-Fly*) resuena con el eco de las voces impersonales de la multitud de receptores de radio que enlazan al Patrón Aéreo con la cubierta. Tanto este hombre como su segundo han sido anteriormente pilotos navales y ambos comprenden la enorme presión a que se somete a los pilotos durante las fases de lanzamiento y recuperación. Su función principal consiste en lanzar y recuperar los aviones con rapidez y seguridad. El *JFK* es capaz de lanzar un avión cada 30 segundos, pero son esenciales una gran coordinación y atención a los factores de seguridad si se quiere conseguir este ritmo. Una vez enganchado el aterrizador de proa a la catapulta y encendidos los posquemadores del avión, el Patrón Aéreo da la orden de "disparar catapultas". En dos segundos, el avión habrá alcanzado los 280 km/h; sólo entonces puede el piloto asumir el control de su avión.

El Patrón Aéreo también se enfrenta con la tarea de dirigir los aviones de vuelta a la cubierta de vuelo mientras otros están despegando. Tiene que asegurarse de que, si el piloto que apontа no engancha los cables de detención disponga de espacio libre para "tocar y dar gas" acelerar a fondo, realizar un nuevo circuito y reintentar el apontaje. Sentado en uno de los fosos laterales de la cubierta de vuelo, hay un hombre embutido en un traje plateado ignífugo. En caso de accidente, su trabajo consiste en rescatar cualquier tripulante que quede atrapado

TRH

en el avión. Si estalla un incendio, actuará según una directriz muy simple: lo primero es el hombre, y después preocuparse por el avión.

Cuando todos los aviones ya están a salvo en el aire, la coordinación pasa al Centro de Control de Tráfico Aéreo Embarcado (CATCC), situado varias cubiertas más abajo. Es allí donde se coordinan los aviones durante las operaciones de vuelo. Mientras los aparatos cumplen sus tareas, todos, los Tomcat, Intruder, Prowler y Hawkeye, informarán al CATCC. La potencia combinada de los radares del *JFK* y los demás buques de la Fuerza Operacional ofrece al almirante de la misma una completa imagen del conjunto de la situación táctica. Las órdenes operativas son filtradas a través del Centro de Información de Combate (CIC). Este opera separadamente del CATCC, con lo que se reducen las posibilidades de conflicto entre las operaciones de vuelo y el conjunto de las de combate.

"Intentas aterrizar sobre algo que parece una máquina recreativa situada al fondo de un campo de fútbol"

Al final de cada misión de vuelo, el avión que regresa entra bajo el control del oficial de apontaje (LSO) que, junto con su personal, permanece en una pequeña plataforma situada en la popa del buque. Al igual que todos los oficiales del *JFK*, el LSO es un veterano piloto y está en contacto directo con el Patrón Aéreo y con el CATCC. Su trabajo consiste en asegurarse de que cada avión que se aproxime al buque esté en la senda de vuelo correcta y lo haga a la altura y la velocidad adecuadas. Una vez que el piloto ha avistado el dispositivo luminoso de apontaje, conocido como la "albóndiga", el LSO asume toda la tarea. Mediante una palanca específica controla un semáforo de luces rojas de apontaje que indica al piloto si la cubierta está libre o no. Si la senda de aproximación es satisfactoria, el LSO bajará el brazo indicando al piloto que aponte.

Cuando el avión toca el piso de acero de la cubierta, el LSO y sus hombres se agachan: los motores de un F-14 Tomcat pueden barrer de la cubierta a un hombre incluso al ralentí. El LSO se preocupa entonces de si el avión ha "enganchado" satisfactoriamente. Los pilotos procuran atrapar el tercer o cuarto cable de detención. El primero y el segundo se consideran demasiado cercanos al extremo de la cubierta, y si el piloto ha enganchado el cuarto se considera que su aproximación ha sido considerada demasiado alta. Un piloto describió así un apontaje nocturno:

"No es demasiado divertido. Cada gramo de tu energía se concentra en los últimos 10 segundos de la aproximación. Todo lo que piensas es en atrapar el cable sin chocar contra algo ni en reintentarlo porque está demasiado oscuro. Intentas posarte sobre algo que parece una máquina recreativa situada en el fondo de un campo de fútbol."



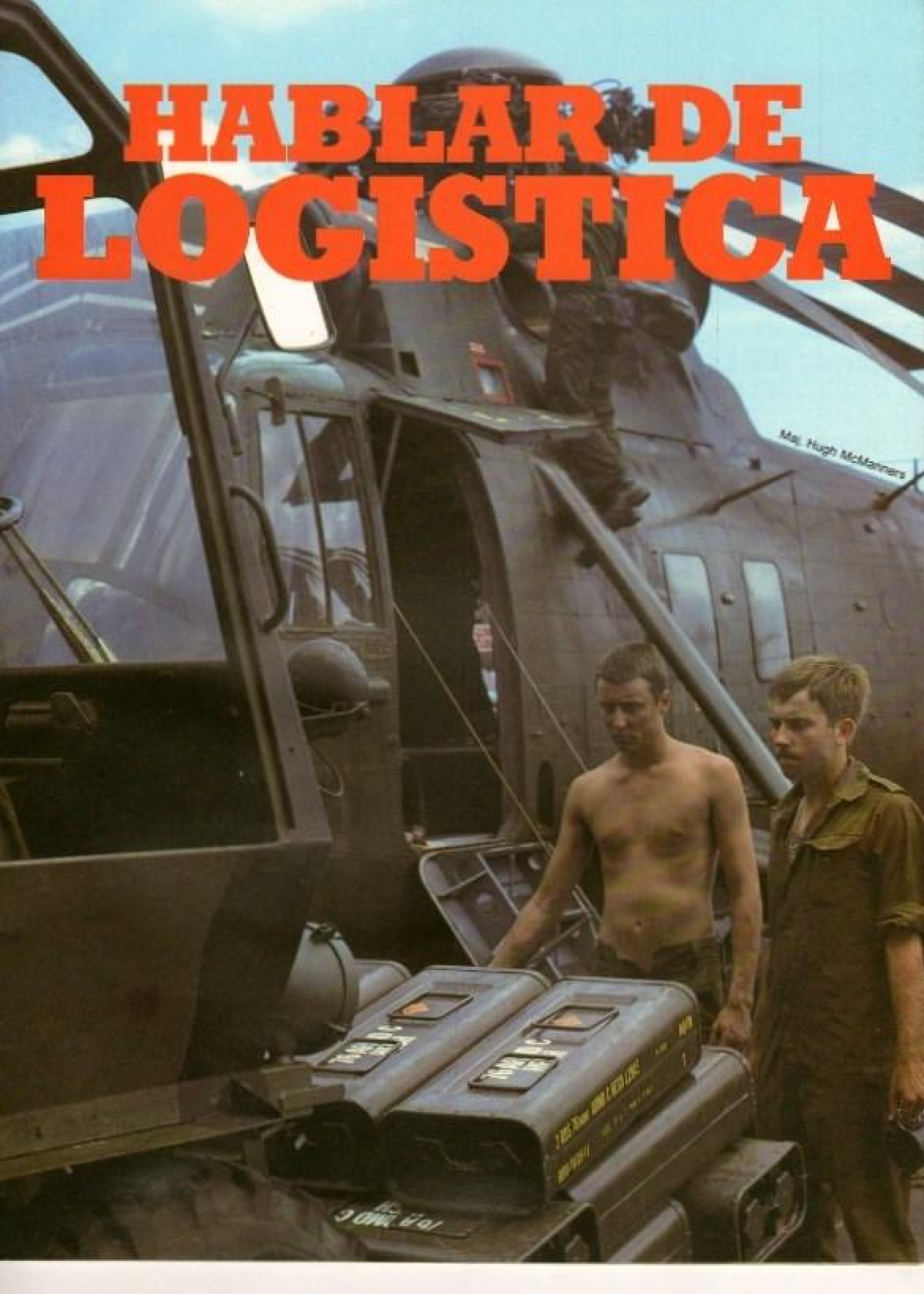
Arriba: La insignia del VF-14, el escuadrón *"Top Hatters"*. Abajo: Vestidos con camisas marrones, los jefes de mecánicos inspeccionan los soportes de armas durante los preparativos de una patrulla de aviones A-6 Intruder. El Intruder tiene un soporte bajo el fuselaje y cuatro bajo el ala y puede llevar una amplia gama de armamento nuclear y convencional. El nuclear, sin embargo, sólo se puede instalar y utilizar con la autorización del presidente norteamericano. Estaba previsto que el *John F. Kennedy* regresase a Norfolk, Virginia, en la primavera de 1987, después de un crucero de seis meses. A principios de 1987, sin embargo, su misión se amplió cuando una serie de secuestros en Líbano desembarcaron en el envío de la Sexta Flota a aguas de ese país.

Cuando operan desde el *JFK*, los aviones de la Tercera Ala Aérea Embarcada surcan los cielos del Mediterráneo y gozan de un alcance que supera los 3.000 km. Sólo hay una misión desde tierra que realizan los aviones del *JFK* y es la de reabastecimiento de flota. Esta función corre a cargo de los Grumman C-2A Greyhound del 24.° Escuadrón de Apoyo Logístico de la Flota (VR-24), basado en la estación aeronaval de Sigonella, en Sicilia. Estos aviones transportan equipos y personal hasta los portaviones de la Sexta Flota en navegación por el Mediterráneo. No hay mujeres a bordo del *JFK*, pero Patty Jedry, una piloto de Greyhound, lo visita regularmente. Cuando se le pregunta cuál es la parte más satisfactoria de su trabajo ella responde sin vacilación: "Enganchar el tercer cable de cubierta". Es un sentimiento compartido por la mayoría de los pilotos a bordo del *JFK*. Estos pilotos llevarán normalmente dos años y 400 horas de entrenamiento antes de ser destinados a un escuadrón de la flota.

Durante el crucero más reciente del *JFK*, en el invierno de 1986-87, el portaviones realizó ejercicios en el Atlántico, efectuó visitas a puertos europeos y también recaló en Haifa, Israel. Llevó a cabo patrullas junto a la costa libanesa y operó en la región sudoccidental del Mediterráneo. A comienzos de 1987, como resultado de la crisis de los rehenes en Líbano, el "Gran John" permaneció destacado con la Sexta Flota norteamericana en el Mediterráneo. La Tercera Ala Aérea Embarcada y el personal del USS *John F. Kennedy* esperan la señal que los llevará a la acción. Segundos después de levantar los deflectores de acero refrigerados por agua para absorber la descarga de gases de los motores de reacción, unos pilotos muy bien entrenados serán catapultados a los cielos, listos para asumir cualquier misión que la Armada norteamericana les encargue.



HABLAR DE LOGISTICA



Maj. Hugh McManners



REGIMIENTO LOGÍSTICO COMANDO

La 3.ª Brigada Comando de la Real Infantería de Marina tiene su propia unidad logística integrada que cubre sus necesidades. En 1982 ninguna otra formación terrestre británica disponía de ello; un fallo que ahora, a los cinco años de la guerra de las Malvinas, se ha rectificado. Basado en Plymouth, el Regimiento Logístico Comando se compone de cinco escuadrones: de Transporte, de Talleres, de Armamento, Médico y Cuartel General. Además, el Escuadrón Aéreo de la 3.ª Brigada Comando de la Real Infantería de Marina entra bajo el mando del regimiento a veces para fines administrativos. El Escuadrón de Talleres es responsable de la reparación de vehículos, equipos electrónicos y armas, mientras que el Escuadrón de Armamento maneja los cientos de artículos distintos necesarios como repuestos y suministros diarios. El Escuadrón Médico es responsable de las Estaciones de Vendaje de segunda línea, a la que a veces se le puede añadir los Equipos Cirujanos de Campaña. El Escuadrón de Cuartel General junto con la Tropa de Comunicaciones, es responsable del control de las operaciones logísticas. Los hombres que forman el regimiento son principalmente de la Real Infantería de Marina, complementados con personal con entrenamiento comando procedente del Real Cuerpo de Armamento del Ejército (RAOC), los Reales Ingenieros Electrónicos y Mecánicos (REME) y el Real Cuerpo de Transportes (RCT), además de cirujanos y auxiliares médicos de la Armada Real.

Durante la campaña de las Malvinas, los anónimos héroes del Regimiento Logístico Comando abastecieron las necesidades de dos brigadas completas.

Maj. Hugh McManners



Los ejércitos no funcionan por sí solos y ni siquiera se puede considerar una operación militar hasta que los encargados de la logística la juzguen factible. La suya es la ciencia de hacer posible lo imposible y resulta crucial para el éxito de todas las operaciones militares. El 14 de junio de 1982, después de un conflicto que duró unos dos meses, las fuerzas argentinas en las islas Malvinas se rindieron finalmente. En el transcurso de la campaña, una unidad había trabajado incesantemente para intentar asegurar el abastecimiento de la 3.ª Brigada Comando de la Real Infantería de Marina, dirigida por el general de brigada Julian Thompson. En la última fase de la campaña, el regimiento también abasteció a la 5.ª Brigada de Infantería. Bajo el mando del teniente coronel Ivar Hellberg, el Regimiento Logístico Comando fue el responsable de distribuir enormes cantidades de alimentos, munición y combustible a la primera línea, sin considerar el clima o las condiciones de batalla.

En las primeras horas del 1 de abril de 1982, se ordenó al Regimiento Logístico Comando de la Real Infantería de Marina regresar a Plymouth, tras haber recibido, no hacía mucho, la mayor parte de su personal entrenamiento ártico invernal en Noruega. A las 06.30 horas, la mayoría estaba de vuelta en el cuartel. Los planes de contingencia ya se habían discutido pero, hasta entonces, sólo exigían el envío de un grupo de tamaño compañía o batallón al Atlántico Sur. Al capitán Paddy George, ayudante del regimiento, se le informó de la escala de la operación "Corporate".

"Me pilló por sorpresa la orden de partida inmediata para toda la brigada. Fue un fin de semana frenético". El regimiento tenía que distribuir 14 000 toneladas de pertrechos entre 27 buques en menos de 72 horas. Por si esto fuera poco, los hombres tendrían que conocer la situación exacta de cada paquete y caja.

En todo el sur de Inglaterra, los almacenes revisaron su Reserva de Mantenimiento de Guerra (WMR) y se aseguraron de que todos los artículos fuesen cuidadosamente etiquetados. Una gigantesca flota de camiones del Cuerpo Real de Transporte y de vehículos pesados civiles requisados empezaron entonces a transportar los pertrechos a los muelles. La inmensa mayoría de los artículos estaban ya empaquetados, etiquetados y cargados a bordo de las embarcaciones de la Real Flota Auxiliar (RFA) y los buques de desembarco logísticos (LSL) al mediodía del 5 de abril. Sin embargo, era una unidad muy menguada la que zarpó de Plymouth ese día. Sólo la mitad del regimiento estaba embarcada, principalmente a bordo del LSL *Sir Galahad*, el *Sir Lancelot* y el *Sir Percival*.

En la isla Ascensión empezó realmente el trabajo; la urgencia con que había zarpado la Fuerza Operacional hacía necesario una completa estiba. Era una operación gigantesca, que obligó a trabajar día y noche con embarcaciones y helicópteros. Había que colocarlo todo en los buques en el orden inverso al de su utilización en el asalto, cuyo plan empezaba a tomar forma. El teniente coronel Hellberg conocía la escala de la misión que les esperaba:

"Al principio zarpé con la mitad del regimiento. Yo sabía que no era suficiente, por lo que presioné al general de brigada Julian Thompson y al general Jeremy Moore para completar el regimiento y el resto pudo unirse a nosotros en el Atlántico Sur, a bordo del HMS *Intrepid*. El regimiento estaba completo (excepto un destacamento en Isla Ascensión

Maj. Hugh McManners





Maj. Hugh McManners

Izquierda: En el aeródromo Wideawake, en Isla Ascensión, las banderas británica y norteamericana ondean juntas en el centro de la zona de descarga de munición y abastecimiento. Extremo izquierdo: Durante la estiba en Ascensión, un helicóptero Wessex traslada pertrechos al LSL *Sir Percival*. En esta fase de la operación, era indispensable que los encargados estibasen el material en el orden inverso al que tendrían que seguir al descargarlo cuando la fuerza de asalto desembarcase.

y un grupo de retaguardia que volvió a casa) el 21 de mayo, el día del desembarco en San Carlos".

Desde Ascensión, la Fuerza Operacional zarpó hacia el sur. En el *Sir Galahad*, Hellberg emitió sus órdenes pocos días antes del desembarco. El regimiento instalaría una Zona de Apoyo de Playa (BSA) en la bahía de Ajax, bajo el mando del capitán Eddie Barch, el oficial al mando del Escuadrón de Transporte. La BSA se mantendría al máximo de suministros mediante los LSL y el resto del personal permanecería en los buques a fin de encargarse del reabastecimiento.

Con la protección de la oscuridad, la fuerza de desembarco entró en la bahía de San Carlos. Cuando las embarcaciones pasaban junto a los fogonazos de los proyectiles y las líneas rojas de las trazadoras procedentes de la batalla de punta de Fanning, todos subieron a cubierta para contemplarlo. El capitán de navío George describió así la escena:

"Al principio era como un espectáculo, incluido el primer ataque aéreo argentino, el cual todos presenciamos con curiosidad. Después de este primer ataque, el estado de ánimo general cambió al producirse el brusco regreso a la realidad".

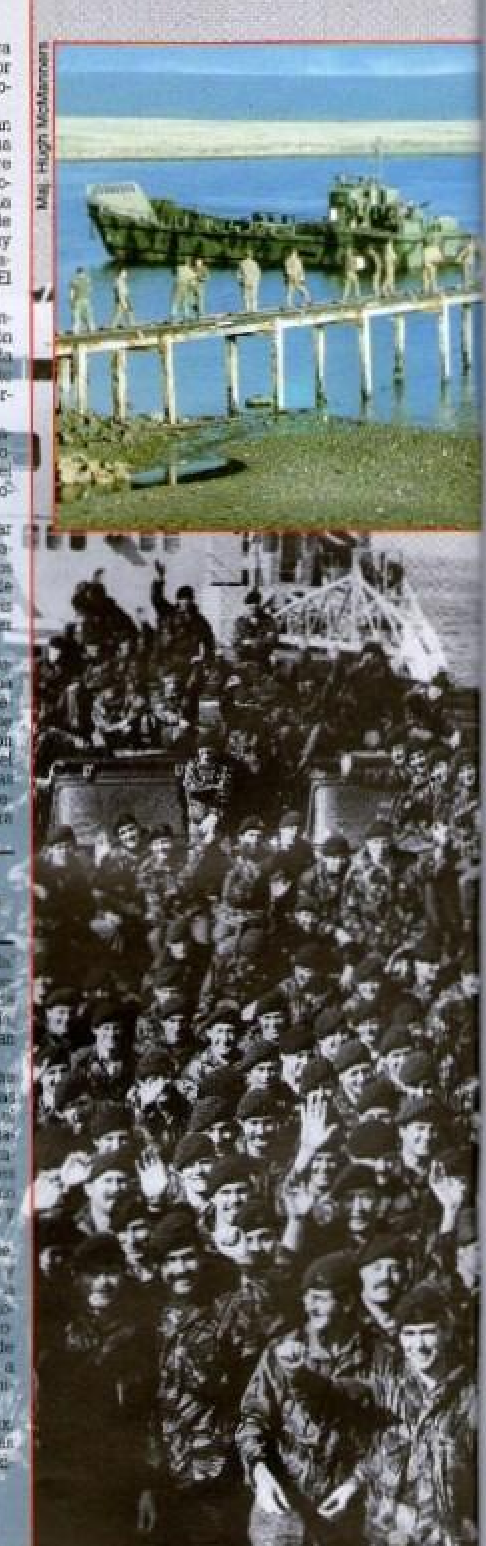
El 24 de mayo, tres días después del desembarco, tanto el *Sir Galahad* como el *Sir Lancelot* fueron dañados durante una incursión aérea argentina. Una bomba cayó en el *Sir Galahad* sin explosionar, obligando a la evacuación del buque.

Las incursiones aéreas, combinadas con el hundimiento del *Atlantic Conveyor*, el 25 de mayo, provocó un radical cambio de planes. La totalidad del Regimiento Logístico Comando, junto con su plana mayor marchó a la bahía de Ajax. El regimiento fue reforzado poco después por una compañía defensiva enviada desde el Centro de Entrenamientos de Comando de Lympstone, y una Escuadra de Blowpipe. La capacidad defensiva de la BSA aumentó con las ametralladoras Browning de 12,7 mm cargadas con trazadoras y las ametralladoras polivalentes instaladas en montajes antiaéreos. Ahora que la mayor parte del regimiento estaba en tierra, la defensa de la BSA la organizó el segundo al mando del regimiento, el mayor Terry Knott, utilizando a la Compañía Defensiva y a los del Escuadrón de Talleres que no participaban realmente en el reparto de equipos. El Escuadrón Médico, bajo el mando del comandante cirujano Rick Jolly, había instalado un hospital de campaña en una fábrica de conservas cárnicas abandonada. Para indicar que el hospital era una instalación conjunta de los Boinas Verdes y Rojas, se pintó un gran cartel en la puerta: "La Máquina Rojiverde de la Vida". Sin embargo, la Zona de Apoyo de Playa era ahora un objetivo primario de la Fuerza Aérea Argentina. El 27 de mayo, tres Skyhawk enemigos realizaron su primer ataque deliberado contra tropas terrestres.

Los aviones concentraron su primer bombardeo en la Playa Azul, cerca del poblado de San Carlos. La segunda pasada fue dirigida a la propia bahía de Ajax. Con bombas frenadas por paracaídas de 500 kg, los Skyhawk consiguieron dos blancos directos en el hospital de campaña. Los equipos quirúrgicos se pusieron a cubierto, para después levantarse y seguir trabajando. Una tercera bomba cayó en campo abierto unos 100 m delante de un pequeño cráter de proyectil en el que se habían resguardado el teniente coronel Hellberg, el mayor Jerry Wells-Coles (DQ de la 3.ª Brigada Comando) y el sargento mayor del regimiento Graham George. Dos bombas

Página 2321: Junto a un helicóptero Sea King en revisión, hombres del Regimiento Logístico Comando descargan una remesa de munición de alto explosivo plástico destinada a uno de los CVRT FV 101 Scorpion. Esta fotografía se tomó a bordo del HMS *Fearless*, durante la operación de estiba en Ascensión. Abajo: Un helicóptero Sea King traslada tropas del SAS desde el HMS *Hermes* hacia el HMS *Intrepid* durante el viaje hacia las islas Malvinas. Abajo, izquierda, en recuadro: Reabastecimiento en alta mar (RAZZ), en las inquietas aguas del Atlántico Sur.





Maj. Hugh McManners

NECESIDAD DE ABASTECIMIENTO

La palabra "logística" viene del griego *logistikos*, que significa "hábil en el cálculo"; el cuidado en el aprovisamiento en el desplazamiento de las fuerzas armadas se ha convertido en algo íntimamente ligado al éxito o fracaso de una planificación estratégica. Esto se ha sabido siempre y lo que el mariscal de campo llamó "la cruz del generalato" tiene ya una larga historia. Uno de los mejores y más tempranos ejemplos de la planificación logística nos lo dio el duque de Marlborough antes de la batalla de Blenheim en 1704. En el transcurso de cinco semanas, Marlborouhg marchó con su ejército de 20 000 hombres desde Colonia hasta el Danubio para enfrentarse al Ejército francés. Esto fue el resultado directo de la esmerada atención que prestó Marlborough a los detalles referentes al traslado de su fuerza a través de los 450 km hasta llegar a Launsheim en buena forma y listos para combatir. Desde aquella época, los destacados logros de Marlborough se han ido adoptando a los cambios de la guerra moderna. Las operaciones logísticas durante la Segunda Guerra Mundial constituyeron una buena prueba de este desarrollo. En Birmania, los "chindit" recibieron valiosísimos abastecimientos lanzados en paracaídas con los que pudieron causar grandes estragos en las líneas de comunicaciones japonesas. De modo similar, los aliados organizaron una gigantesca operación de reabastecimoento en apoyo de los ejércitos chinos del general Ching Kai-shek. La logística también desempeñó un papel crucial en la invasión aliada de Normandía en junio de 1944. En particular, los puertos "Mulberry" garantizaron la descarga de suministros y hombres, librando así a los aliados de cargar con instalaciones portuarias. Aunque la ciencia de la logística se ha practicado desde hace mucho tiempo, el ejemplo otorgado por el Regimiento Logístico Comando durante la campaña de las Malvinas en 1982 creó nuevos precedentes para futuras operaciones militares.

sin explosionar quedaron colgadas en la estructura del puesto de vendaje y después fueron retiradas por el teniente Bernie Bruin de la Armada Real, afectuosamente apodado "Bernie la Bomba".

Aquella noche, el tiempo era horrible. Se habían descargado gigantescas pilas de munición en la Zona de Playa en preparación para el futuro ataque sobre Darwin y Ganso Verde; una de ellas había explosionado y estaba ardiendo a causa del ataque aéreo. La detonación provocó nuevas explosiones en cadena de los proyectiles de artillería de 105 mm en tandas muy separadas. Las explosiones continuaron esporádicamente hasta las 05.00 horas de la mañana siguiente. El capitán George describió así esta pesadilla:

> "Nos sentíamos muy vulnerables, rodeados por inmensas pilas de munición. El trabajo y la situación eran agotadores. Nos tirábamos al suelo con cada avión que pasaba, incluidos los de reconocimiento fotográfico. Éramos un blanco estupendo pero, afortunadamente, no volvimos a ser alcanzados".

Aunque las ametralladoras Browning habían resultado extremadamente eficaces para desviar a los pilotos argentinos, no todas las amenazas procedían del enemigo. Un juguetón misil Blowpipe persiguió rodando colina abajo al reverendo David Leighton.

El regimiento había tenido mucha suerte. A pesar de la precisión del intenso bombardeo –habían soltado doce bombas de 500 kg– sólo habían muerto dos hombres y había cinco malheridos. El escalón de retaguardia del Comando 45 no tuvo tanta suerte: seis hombres murieron y hubo muchos heridos al ser alcanzado de pleno el puesto de mando.

Mientras el 3° Paracaidistas y el Comando 45 esperaban la orden de avanzar, el regimiento trabajaba duro. Debido a la intensidad de las incursiones aéreas argentinas, la mayor parte del trabajo había que hacerlo de noche. Estas incursiones, combinadas con el combate naval en el mar, causaban estragos en el plan logístico. Antes incluso de que empezasen las operaciones terrestres, había que descargar una reserva de suministro diaria (DCSR), suficiente para mantener a las unidades durante cinco días.

Simplemente no había suficientes latas para llevar combustible a los emplazamientos de misiles Rapier

El coronel Hellberg, conocido como el "Jefe Morcilla" en la 3.ª Brigada Comando, siempre visitaba al general de brigada Julian Thompson y sus Grupos de Órdenes ("O"). Junto con el oficial en jefe de artillería, el teniente coronel Mike Holroyd-Smith, estaban siempre junto al general de brigada:

> "Los oficiales en jefe de la 3.ª Brigada Comando se conocían muy bien el uno al otro y podían hacer las cosas con realismo. Yo siempre me sentía como el aguafiestas del pueblo en el Grupo "O" del brigadier. Tuve que abortar mucho de los planes operacionales propuestos durante toda la guerra, pues los suministros necesarios para llevarlos a cabo no siempre podían estar disponibles en el momento y lugar indicados".

La mayoría de las noches, en torno a la medianoche, Hellberg montaba a bordo de una lancha cubierta y marchaba al HMS *Fearless* cuando éste volvía a la bahía de San Carlos desde mar abierto. Estas reuniones nocturnas con el comodoro Michael Clapp, comodoro de la guerra anfibia, se realizaban a fin de determinar qué buques de suministros volverían a San Carlos a la noche siguiente para descargar suministros vitales durante cuatro horas.

El Escuadrón Médico se instaló en la bahía de Ajax tras retirarse los buques anteriormente. Las víctimas ya habían sido evacuadas desde los Puestos de Ajax

lio del regimiento. Estos eran tratados antes de su traslado al buque hospital *Uganda*. Desde allí, el *Hydra* de la RFA, el *Hekla* y el *Herald* transportaban a los heridos a Montevideo, donde los VC10 del 10.º Escuadrón de la RAF los llevaban a Gran Bretaña.

El combustible se convirtió pronto en un serio problema. Los helicópteros lo gastaban con rapidez y, una vez que los Harrier empezaron a operar desde el Puerto de San Carlos, se necesitaban 30 000 galones cada 24 horas. Simplemente no había suficientes latas para llevar combustible a los emplazamientos de misiles Rapier (cuyos generadores lo consumían insaciablemente), ni a las unidades en el campo de batalla. El transporte de grandes cantidades resultaba excesivamente vulnerable. Se necesitaban más latas. En la Playa Roja, el soldado de primera del Real Cuerpo de Armamento del Ejército se encargó él solo y a mano del almacenaje de todos los suministros de petróleo, aceites y lubrificantes (POL). Hasta la llegada de la 81.ª Compañía de Armamento y la 5.ª Brigada de Infantería, el 1 y el 2 de junio, Potter estuvo sin ser relevado durante ocho días. Durante



Izquierda: A bordo del *Sir Lancelot* y camino de la batalla, los hombres del Regimiento Logístico Comando y del 45 Comando muestran ante la cámara su seguridad en la victoria. El teniente coronel Ivar Hellberg, oficial al mando del regimiento, se encuentra abajo, en el extremo derecho de la fotografía. Al llegar al poblado de San Carlos, (arriba, izquierda) los "loggies" forman una cadena humana para descargar pertrechos de dos LCM. Abajo: Tras recoger munición en la Zona de Apoyo de Playa, dos Wessex trasladan su carga a las posiciones artilleras del frente.

MoD

este tiempo, trabajó incansablemente contrarreloj, pidiendo de vez en cuando a sus compañeros que le ayudasen cuando las fuerzas le abandonaban, pero incluso entonces sólo él sabía cómo operar el equipo. Uno de los mayores problemas de Potter fue contender con los inmensos Contenedores de Combustible Aerotransportables (APFC) cuando la zona de aterrizaje se utilizaba para evacuación de víctimas. Los helicópteros depositaban ocasionalmente los APFC a los lados de una torre próxima al almacén de POL y después se retiraban. Las grandes esferas negras rodaban pesadamente por la torre abajo cada vez con más velocidad hasta que Potter las atrapaba.

La batalla de Darwin y Ganso Verde produjo demandas aún mayores en el sistema logístico. El gasto de munición era mucho mayor de lo esperado, especialmente en las unidades de artillería y morteros. Sin embargo, en este punto, los helicópteros ayudaron. Evacuaban a las víctimas hasta la bahía de Ajax, aterrizando junto a las municiones y recogían su carga para llevarlas de vuelta sin retraso.

En la bahía de Ajax, las víctimas tenían prioridad sobre todo lo demás. El capitán George describió posteriormente las oleadas de helicópteros que llegaban a la Estación Médica de Vendajes (MDS) tras la tragedia de Bluff Cove el 8 de junio: "Era igual que en MASH. A la primera señal de helicópteros todos salían corriendo hacia la MDS para ayudar a traer a aquellas personas tan terriblemente heridas". Al tiempo que las víctimas eran trasladadas desde los helicópteros, a veces se les ponían las agujas intravenosas en los brazos a fin de devolver a su sistema el vital fluido. Se utilizaba crema Flamazine –de consistencia similar a la espuma de afeitar– para esterilizar, calmar y cicatrizar las heridas. Una vez administrada la cirujía primaria y de reanimación en bahía de Ajax, las víctimas eran llevadas al buque hospital británico *Uganda* con la mayor rapidez posible.

Durante el período inmediatamente posterior a Bluff Cove, hubo una enorme tensión de trabajo en el

PRISIONEROS DE GUERRA

Tras la batalla de Ganso Verde, el Regimiento Logístico Comando fue informando de que 1 200 prisioneros de guerra argentinos iban camino de la bahía de Ajax. El capitán Paddy Goerge estaba seguro de que había oído mal. Aún así, el regimiento construyó una prisión alambrada, organizó unos refugios para pasar la noche dentro de la fábrica de envases de carne y dio raciones a los POW. El capitán George describió posteriormente las escenas tras una visita de la Cruz Roja Internacional:

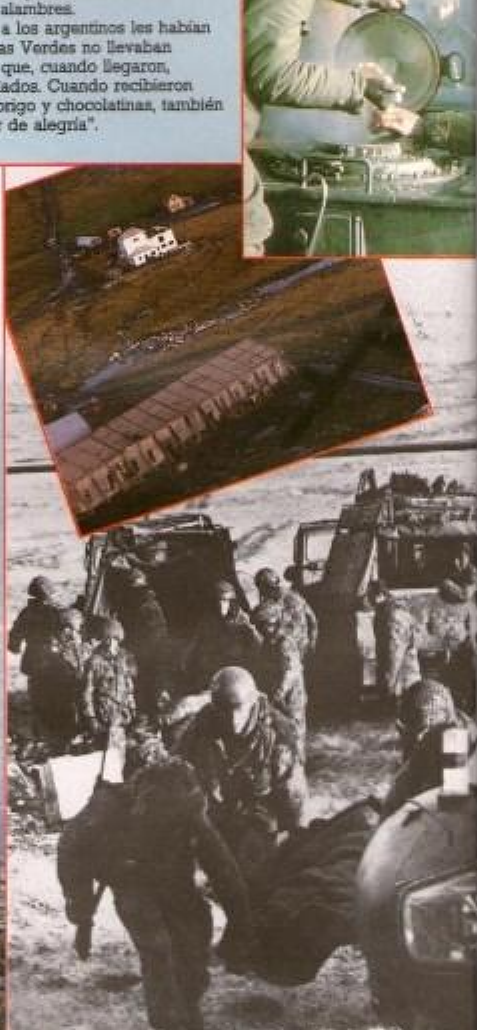
"No estaban muy satisfechos, pero se daban cuenta de que las condiciones de los POW eran mucho mejores que las del regimiento, que vivía fuera en estrechas trincheras.

"Yo quedé sorprendido ante las reacciones de los soldados y los infantes de marina respecto a los POW. Cuando un avión argentino era derribado durante una incursión, los hombres saltaban de alegría y después les echaban chocolatinas y bombones a los POW por encima de los alambres.

"Parece ser que a los argentinos les habían dicho que los Boinas Verdes no llevaban prisioneros, por lo que, cuando llegaron, esperaban ser fusilados. Cuando recibieron comida caliente, abrigo y chocolatinas, también empezaron a saltar de alegría".



Press Association





Abajo, derecha: Los camilleros evacúan a las víctimas a la "Máquina Rojiverde de Vida" (recuadro, derecha). Tras la tragedia de Bluff Cove, se aplicó crema Flamazine para cerrar las heridas (recuadro, extremo, derecha) y las manos quemadas se envolvieron en bolsas de plástico para reducir la hinchazón. Extremo superior, derecha: El comandante cirujano Rick Jolly fue inflexible en su insistencia para que los heridos argentinos recibieesen el mismo tratamiento que los británicos. Centro, arriba: Reunidos en Fox Bay, los prisioneros de guerra argentinos esperan sus órdenes. Abajo, centro: Mediante un equipo de campaña suministrado por el Regimiento Logístico Comando, los prisioneros pueden cocinar las raciones proporcionadas pos sus captores. Izquierda: Una pila de munición argentina capturada durante la batalla de Ganso Verde.



Maj. Hugh McManners

Escuadrón Médico. Sin embargo, el técnico de primera Stewart McKinley consiguió traer 300 unidades de sangre desde el Canberra. Era sangre donada por las tropas británicas una semana antes del desembarco, una "inversión" que muchos amortizarían posteriormente con creces. McKinley también fue responsable de la complicada y peligrosa labor de clasificación de tipos de sangre. No tenía un laboratorio bien equipado: solamente una mesa de dos metros en la que hizo verdaderos milagros. A pesar de ello, no hubo ni un solo error, hecho que habría sido considerado todo un récord incluso en condiciones ideales. Los equipos quirúrgicos del Escuadrón Médico no perdieron uno solo de los heridos que llegaron con vida a las mesas de la bahía de Ajax. De los 1 025 pacientes tratados (un tercio de los cuales eran argentinos), y a los se realizaron 310 operaciones quirúrgicas de gran importancia, sólo tres hombres murieron posteriormente.

La llegada de la 5.ª Brigada de Infantería a la bahía de San Carlos el 1 de junio había causado un gran problema, ya que la unidad alcanzó tierra sin un apoyo logístico coherente. Ni siquiera tenía transporte: todos los Chinook, excepto uno, se habían hundido con el *Atlantic Conveyor*. El Regimiento Logístico Comando recibió entonces órdenes de asumir el reabastecimiento de ambas brigadas. En el espacio de un día, los "loggies" pasaron de cuidar "sólo" a 4 700 soldados a atender a más de 9 000.

Cuando la 3.ª Brigada Comando se hubo adelantado a la zona de monte Kent, se instaló una Zona Avanzada de Mantenimiento de Brigada (FBMA) en Teal Inlet, 43 km al este del poblado de San Carlos.



Maj. Hugh McManners

Desde allí, un destacamento del Regimiento Logístico rebastecía a la 3.ª Brigada Comando durante su ataque a Puerto Argentino. Se instaló un Punto de Distribución (DP) más adelante, en Estancia House. Todas las noches, las LSL navegaban junto a la costa septentrional de Isla Soledad desde San Carlos a Teal, llevando los necesarios suministros y equipos. Se trasladó una segunda FBMA al sudeste, a Fitzroy, en apoyo de la 5.ª Brigada de Infantería y se montó otro DP en Bluff Cove.

Durante la batalla final por Puerto Argentino, hubo que desplazar enormes cantidades de material, sobre todo munición de artillería. El abastecimiento diario de ambas brigadas tenía un peso de 180 000 kg y también había que llevar otros 48 000 kg de munición de mortero y otras armas de apoyo. Las baterías de artillería eran capaces de gastar la munición de cinco días en sólo una horas. Tras el éxito de los primeros ataques nocturnos, las pilas de munición dejaron de gastarse con tanta rapidez. Oleadas de helicópteros se vieron obligados a realizar vuelos diurnos hacia las líneas de artillería a fin de mantener el fuego constante sobre las posiciones argentinas.

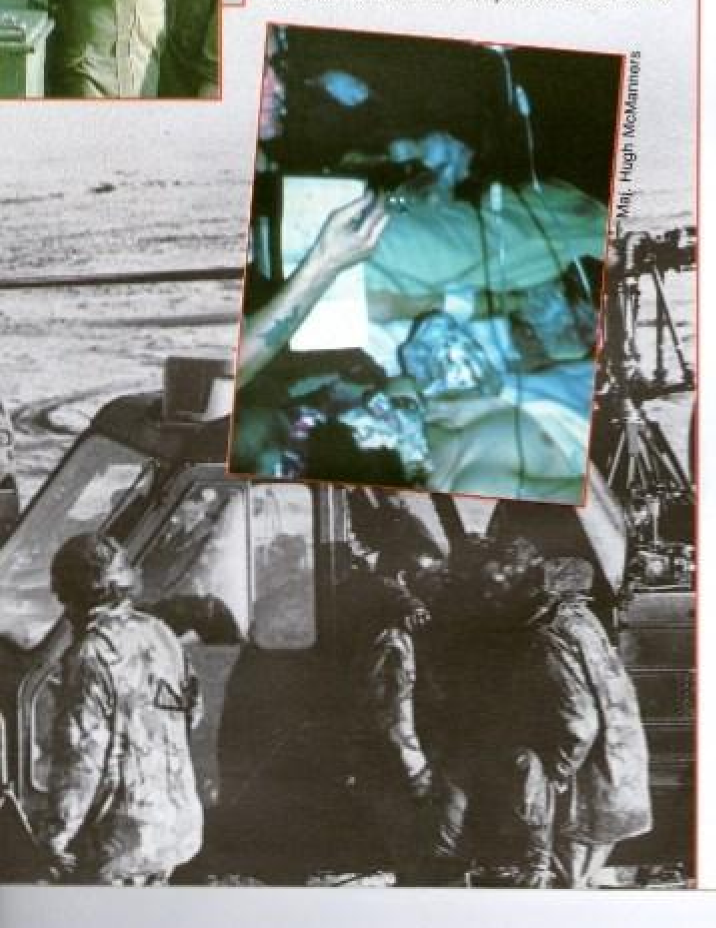
Tras el cese de hostilidades del 14 de junio, la presión sobre el regimiento empezó a aliviarse, por lo menos durante un tiempo. Embarcado en el transbordador *Elk*, el regimiento viajó hasta Puerto Argentino e instaló un campamento en las oficinas de la Compañía de las Islas Malvinas. Las FMBA se retiraron pero el regimiento siguió abasteciendo a las tropas de Puerto Argentino. El capitán George describió así la escena: "Era como el rodaje de una película: miles de prisioneros y montañas de fusiles y equipos abandonados". Con unos 11 000 prisioneros argentinos y 800 habitantes a quien mantener, el regimiento trabajó tan duro como antes.

Embarcada en el *Canberra*, la 3.ª Brigada Comando salió la primera. El Regimiento Logístico Comando fue el último en zarpar, tras haber participado intensamente en el despeje de Puerto Argentino. Cansados y tranquilos, aliviados y pacíficos, los hombres del regimiento subieron a bordo del LSL *Sir Percival* y zarparon hacia el aeródromo de isla Ascensión.

La operación *"Corporate"* había resultado un éxito debido, sin duda alguna, al valor de una unidad logística integrada y el programa de entrenamientos del regimiento aprobó el más difícil de los exámenes: el de la batalla. El capitán Paddy George sacó sus propias conclusiones:

"No vayan a decir esto, pero la logística es muy fácil teóricamente: llevar algo desde A hasta B. Los problemas son fáciles de resolver, pero luego las soluciones resultan difíciles de llevar a cabo. La escala y la cantidad producen una gran presión... Son inmensas y provocan muchas complicaciones".

Maj. Hugh McManners



Maj. Hugh McManners



LOS RANGER DE DARBY

El 1.er Batallón Ranger se formó en junio de 1942 en Irlanda del Norte como versión norteamericana de los Comandos británicos. Inicialmente se pensó que tomaría parte en las operaciones comando contra la Europa ocupada por los nazis, y un pequeño contingente participó en la incursión de Dieppe en agosto de 1942. Pero los Ranger entraron en acción como batallón por primera vez bajo el liderazgo del teniente coronel William Orlando Darby, en la operación "Torch", la invasión norteamericana del norte de África en noviembre de 1942. Desempeñaron un papel destacado en siguientes operaciones en Túnez y, en abril de 1943, Darby fue autorizado para ampliar los Ranger. Tras repartir a sus experimentados oficiales entre los nuevos voluntarios, en junio ya había formado tres batallones Ranger: el 1.º, el 3.º y el 4.º. Aunque carecían de un mando centralizado, los tres batallones eran conocidos como los Ranger de Darby y con frecuencia combatían juntos, destacando el desembarco de Gela, en Sicilia, el paso de Chiunzi, cerca de Salerno, en setiembre de 1943, y la Línea de Invierno al norte de Nápoles en octubre y noviembre del mismo año. En diciembre, los tres batallones entraron por fin bajo el mando unificado de Darby como Fuerza Ranger, denominación con la que constituyen la punta de lanza en el desembarco de Anzio, en enero de 1944. El desembarco fue un éxito al principio, pero el 30 de enero, mientras avanzaban tierra adentro hacia Cisterna, el 1.º y 3.º batallones Ranger fueron rodeados por una fuerza alemana superior y el 4.º Batallón no pudo abrirse paso hasta ellos para ayudar. Sólo seis de los 767 hombres escaparon a la encerrona. Arriba: Insignia de hombro de los Ranger norteamericanos.

RANGER DE DARBY

En febrero de 1943, el teniente coronel William Darby dirigió a los hombres del 1.er Batallón Ranger en un audaz ataque nocturno en el Paso de Sened, en Túnez.

A comienzos de febrero de 1943, el 1.er Batallón Ranger era un grupo de hombres impacientes y descontentos. Todos ellos se habían ofrecido voluntarios para los Ranger como el camino más rápido posible para el final de la guerra, donde el peligro y el miedo se verían compensados con el consuelo de la acción y las grandes hazañas. Pero después de casi ocho meses de continuo entrenamiento, interrumpido sólo por un breve paréntesis de combate, estaban estancados en el lánguido puerto norteamericano de Arzew, con las camorras de cantina como único escape para sus energías, y sumergidos en una rutina aparentemente interminable de preparación para unas operaciones que nunca tenían lugar. El comandante del batallón, el teniente coronel William Orlando Darby, sabía que debía encontrar una oportunidad para que sus hombres pusieran en práctica el entrenamiento de comandos o empezarían a querer regresar a las unidades de las que habían salido el verano anterior. Afortunadamente, esa oportunidad se les presentó en el paso de Sened.

El Batallón Ranger había tenido su única experiencia real de combate el 7 de noviembre de 1942, durante la operación "Torch", la invasión norteameri-

Associated Press

cana del norte de África, al capturar el puerto de Arzew en un ataque anfibio nocturno. Tras la invasión, las fuerzas aliadas que avanzaban hacia el este habían topado en Tunicia con la fuerte resistencia del Eje. El paso de Sened era una posición clave al sur de la línea del Eje, pues a través de él se deslizaba la carretera de montaña que llevaba desde el centro de Tunicia hasta la localidad de Sfax. El paso estaba en manos de tropas italianas que contaban con el apoyo de medios acorazados alemanes y unos 30 km de tierra de nadie lo separaban de las posiciones avanzadas aliadas. Darby recibió órdenes de lanzar una incursión relámpago contra este punto fuerte, con el fin de infligir un máximo de daños a hombres y material. Desde el punto de vista de Darby, el efecto moral más importante sería el producido en sus propios hombres y en el futuro de los Ranger dentro del Ejército norteamericano.

Cuando se formó el 1.er Batallón Ranger en Carrickfergus, Irlanda del Norte, en junio de 1942, su función original consistía en ofrecer experiencia real de combate a una amplia gama de tropas norteamericanas mediante su participación en operaciones comando, las únicas que podían realizarse por entonces en Europa. Estos hombres regresarían después a sus unidades originales, donde constituirían la espina dorsal de los veteranos soldados que reforzarían las filas de sus inexpertos colegas. Con esta idea se solicitaron voluntarios de todas las especialidades a las unidades de combate del Ejército norteamericano en Irlanda del Norte, la 34.ª División de Infantería y la 1.ª División Acorazada: artilleros, infantes, tripulantes de carros de combate, técnicos de comunicaciones e incluso personal de escalones inferiores como cocineros y almaceneros. Pero todos fueron rigurosamente seleccionados por sus cualidades de élite: tenían que ser "soldados del más alto nivel posible, totalmente entrenados" con "habilidad atlética natural, vigor físico... iniciativa, juicio y sentido común". Los de cualidades inferiores que hubiesen escapado de algún modo a la selección inicial serían posteriormente descubiertos durante el entrenamiento a manos de los comandos británicos y la Armada Real: para soportar el curso hacía falta coraje, resistencia física y habilidades de combate de un nivel muy alto.

En noviembre de 1942, los Ranger eran ya, sin duda alguna, una unidad tipo comando de excelente calidad. Los jefes norteamericanos, sin embargo, tras abandonar la idea original de utilizar a los Ranger simplemente para preparar a soldados inexpertos, se vieron obligados a utilizarles en un nuevo y más peliagudo empleo. El desembarco de Arzew dio a los hombres de Darby una oportunidad para mostrar sus posibilidades, pero a partir de entonces el Alto Mando no parecía entusiasmado con ninguna otra operación para los Ranger. Estaba claro que a la superioridad no les agradaba el concepto Ranger o no

La operación "Torch" en marcha. Abajo, izquierda: Los Ranger navegan por el Mediterráneo para la primera misión operacional del Ejército norteamericano en el teatro europeo durante la Segunda Guerra Mundial. Abajo: Frente a la débil oposición de los franceses de Vichy, elementos de la fuerza angloamericana desembarcan en la costa de Arzew, en Argelia. Inferior: Tras su ametralladora, uno de los Ranger de Darby vigila desde un emplazamiento enemigo capturado que domina Arzew.



encontraba el modo de encajarlos dentro de sus planes tácticos. Los de "arriba" habían mostrado un gran interés en las técnicas de entrenamiento de los Ranger –sus ensayos de desembarco con resistencia, llevados a cabo con munición real, en las playas norteafricanas, constituían un espectáculo excitante– pero ninguna imaginación a la hora de aprovechar aquellas habilidades en un combate real.

Los Ranger tuvieron suerte con su comandante de batallón, Darby, quien se mantuvo al lado de sus hombres durante este difícil periodo. Las salvajes rutinas de entrenamiento que imponía no eran precisamente muy populares entre los soldados; uno de ellos llegó a decir: "Puede que no tengamos honores de batalla, pero cuando termine la guerra tendremos los mayores honores de entrenamiento de todo el Ejército". El entrenamiento mantenía a los hombres en la cumbre de la preparación física... y del agotamiento. La disciplina era implacable. Darby imponía unos castigos por faltas sin importancia que, en sí mismos, eran todo un aprendizaje de resistencia: brutales marchas a través de abruptas y soleadas regiones o dolorosos castigos como permanecer durante horas al sol norteafricano, desnudos hasta la cintura, hasta que saliesen ampollas en la piel. Pero también Darby se vio sometido a tantos castigos en el entrenamiento que su dura actitud ganó para él el respeto y la admiración, además del miedo: muchos Ranger admitieron temer más a Darby que al enemigo.

Las noticias de la planeada incursión en el paso de Sened se recibieron en las filas con alivio y entusiasmo, con el característico cinismo del veterano y la tensión nerviosa previa a la batalla. El 7 de febrero, los Ranger fueron transportados al cuartel general del II Cuerpo de Tebessa, Tunicia, y después fueron llevados en camiones a Gafsa, el extremo más meridional de la línea aliada. Al día siguiente de su llegada a este oasis, los Ranger recibieron las instrucciones de su misión. Tres de las siete compañías del batallón –las Compañías A, E y F– iban a llevar a cabo la incursión. En primer lugar serían llevados a un puesto exterior francés, a 38 km de Gafsa. A la noche siguiente, atravesarían el desierto y la región montañosa hasta una posición situada cerca del paso de Sened. Allí permanecerían ocultos durante el día, listos para lanzar su asalto en cuanto oscureciese. Tras llegar a los puntos fuertes en manos de los bersaglieri italianos, los Ranger tendrían que retirarse al amanecer o sus posibilidades de supervivencia serían mínimas. El viaje de vuelta a sus propias líneas era en potencia la parte más peligrosa de la empresa.

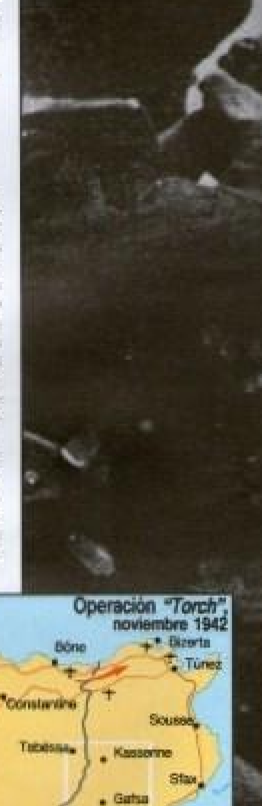
Era una misión a medida para los Ranger. Durante las semanas previas a la operación, habían ensayado repetidamente ataques nocturnos, llevando una existencia prácticamente nocturna. Darby había desarrollado un método propio para maniobrar en la completa oscuridad, mediante un sistema de linternas sordas para coordinar los movimientos de las compañías enfrascadas en un asalto. Ahora llegaba la oportunidad de ver cómo funcionaba en la práctica.

Darby y su oficial ejecutivo, el mayor Hermann W. Dammer, ya habían estudiado el objetivo y ahora esperaban a las tres compañías de asalto en el punto exterior francés. A las 21.30 horas del 10 de febrero de 1943, las compañías montaron en los camiones en Gafsa y partieron para unirse a sus comandantes. Los Ranger fueron preparados para un desplazamiento completamente silencioso. Además de sus armas, cada hombre llevaba un paquete de ración, una cantimplora de agua y una esterilla de camping. Prescindieron de objetos reglamentarios tales como las tazas, que podían alertar con su sonido al enemigo, y todas las piezas de cuero potencialmente ruidosas fueron reblandecidas cuidadosamente. Se ennegrecieron los rostros bajo sus gorras –no llevaban cascos– y se apiñaron unos junto a otros para darse calor en medio de la helada noche del desierto mientras los camiones se encaminaban hacia su destino.

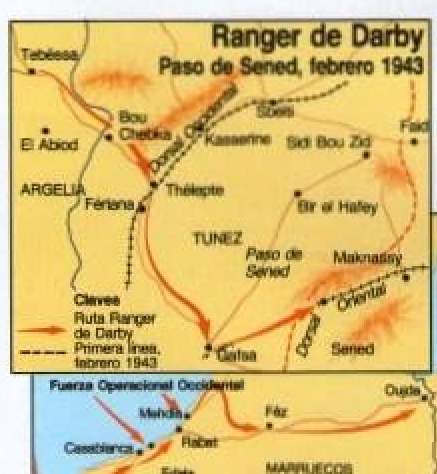
El enemigo no se apercibió de la presencia de los Ranger en las elevaciones de terreno que había sobre ellos

A los pocos minutos de bajar de los camiones en el puesto francés, las compañías formaron y partieron: una columna de 180 hombres seguía a Darby en medio de la densa oscuridad del djebel. Darby impuso un ritmo frenético y ninguno de los hombres podía dejar de tocar a su compañero más de un instante o corría el riesgo de perderse definitivamente en la noche. Conforme se hacía más difícil la marcha, a través de pequeñas quebradas y desfiladeros, los Ranger que se retrasaron por el difícil ascenso, corrían hacia la columna con sus pulmones a punto de estallar en aquel enrarecido aire montañoso. La columna cubrió 30 km hasta el alba.

Cuando amaneció, los Ranger llegaron a su primer objetivo, una gran depresión entre dos cimas montañosas. Allí iban a pasar las peligrosas horas diurnas, a diez kilómetros del paso de Sened. Se sabía que la aviación de reconocimiento alemana patrullaba la zona, así que los Ranger hubieron de mimetizar con



Abajo: Con los fusiles preparados, una pareja de Ranger de Darby permanecen apostados en los tejados de Arzew, a la caza de "pacos". El Ranger de la derecha ha dibujado sobre la parte trasera de su casco la conocida silueta del personaje "El Santo".



eron sus vivaques. Cada hombre se instaló bajo su esterilla entre salientes rocosos, protegiéndose así de la vista del enemigo y del calor del sol. No se permitía ni un movimiento. Exhaustos por el esfuerzo de la noche anterior, los Ranger dormitaron durante el día lo mejor que pudieron, mientras que Darby y otros oficiales vigilaban los diez kilómetros de llanura que les separaban de las posiciones italianas que defendían el paso. En cuatro ocasiones, Darby avistó patrullas blindadas alemanas moviéndose por la llanura mientras levantaban tras ellas una espesa nube de polvo. Pero el enemigo ignoró por completo a los Ranger situados en las crestas cercanas.

Al atardecer, la sección de líderes Ranger se reunió para las instrucciones finales dadas por el capitán Roy A. Murray, un veterano de la fallida incursión de Dieppe, el verano anterior. Él señaló las tres colinas que había delante del paso de Sened, donde estaban situados los puntos fuertes italianos. Con la protección de la oscuridad, los Ranger cruzarían la llanura en una columna y se aproximarían a unos dos kilómetros del enemigo. Las tres compañías se separarían entonces: la Compañía A por el flanco izquierdo, la E por el centro y la Compañía F por la derecha. Avanzarían en completo silencio hasta que estuviesen encima del enemigo antes de abrir fuego. Se capturaría un máximo de 10 prisioneros. Se suponía que los italianos eran soldados expertos y que estaban atrincherados en posiciones bien preparadas, con la ayuda de ametralladoras y cañones. Sólo el elemento sorpresa y el alto nivel de preparación de los Ranger en el combate nocturno les daría una ventaja decisiva.

Cuando anocheció, los Ranger se pintaron de negro el rostro y las manos con una mezcla de tierra y saliva y bajaron hacia la llanura. Se detuvieron y esperaron a que saliese la luna antes de avanzar más. A las 01.00 horas la oscuridad era completa y sólo entonces, siguiendo las indicaciones de sus brújulas, la columna se desplazó silenciosamente a través de aquel terreno sembrado de guijarros. Al cabo de media hora, se dio el aviso, en murmullos, de "patrulla enemiga". Los Ranger se detuvieron, escudriñando en la densa oscuridad, hasta que de nuevo se pasó la voz



ENTRENAMIENTO RANGER

Los Ranger se formaron como una imitación consciente de los Comandos británicos y fueron éstos los encargados de su entrenamiento inicial. En julio de 1942, en Achnacarry, Escocia, los Comandos introdujeron a los Ranger de lleno en los ejercicios y capacidades de una fuerza especial: marchas forzadas, alpinismo, carreras de obstáculos, desembarcos en botes hinchables, el empleo de cañones Bren, granadas, navajas y bayonetas, y tácticas de asalto. Se empleó munición real en muchos de los ejercicios y el proceso fue extremadamente duro incluso para voluntarios tan cuidadosamente seleccionados. Al final del curso Comando, un Ranger había muerto ahogado, tres habían sido heridos –dos por balas y otro por fragmento de granada– y unos 40 sufrieron torceduras. Los Ranger pasaron entonces a la Armada Real para un entrenamiento de asalto anfibio de un mes de duración cerca de Argyle, a lo que siguió otro mes en Dundee, dedicado principalmente a ataques contra fortines y demás puntos fuertes. Una vez conocida la naturaleza de la primera misión de combate de los Ranger –un asalto nocturno en el puerto de Arzew– fueron enviados a practicar desembarcos nocturnos con resistencia al lago Linnhe. Para cuando entraron en acción, los Ranger habían pasado el entrenamiento más duro posible y la costumbre de mantener un nivel de adiestramiento casi igual al combate real se mantuvo durante el periodo de los Ranger en África. Sin embargo durante la campaña italiana, el continuo combate y las continuas pérdidas hicieron necesario reclutar a muchos individuos que habían recibido poca o ninguna instrucción comando y el bajón en el nivel militar de la unidad bien pudo haber sido decisivo en la destrucción de los Ranger de Darby en Cisterna, en enero de 1944.

TENIENTE CORONEL WILLIAM DARBY

William Orlando Darby nació el 8 de febrero de 1911 en Fort Smith, Arkansas. Tras graduarse en West Point en 1933, se unió a la artillería de campaña como subteniente y siguió siendo oficial de artillería hasta que los Estados Unidos entró en la Segunda Guerra Mundial. En enero de 1942, Darby pasó a la 34.ª División de Infantería como ayuda de campo del comandante divisional, cargo con el que fue enviado a Irlanda del Norte como parte de la primera oleada de fuerzas norteamericanas a Gran Bretaña. En junio de 1942 se le seleccionó para formar el Batallón Ranger. Frente a esto, la elección de Darby fue sorprendente: un oficial de artillería orgulloso de su formación tradicional en West Point. Pero él era agresivo, autosuficiente y arrojado, un líder nato que estimulaba con su ejemplo personal. Durante las campañas de África, Sicilia e Italia, Darby sólo siguió oficialmente comandante del 1.er Batallón Ranger, con el rango de teniente coronel, a pesar de haber creado el 3.° y 4.° Batallones y haber dirigido con frecuencia fuerzas mucho mayores. En diciembre de 1943, ascendió finalmente a coronel al mando de la Fuerza Ranger, compuesta por el 1.°, 3.° y 4.° Batallones Ranger, para la operación de Anzio. El desastre de Cisterna el 30 de enero de 1944 destruyó prácticamente a los Ranger de Darby. Tras mandar brevemente el 179.° Regimiento de Infantería, en abril de 1944 enviaron a Darby de vuelta a Washington para unirse a la División de Operaciones del Departamento de Guerra del Estado Mayor General. Pero, irritado por haber sido retirado de la acción, se abrió paso en abril de 1945 hasta el puesto de comandante adjunto de la 10.ª División de Montaña, en el frente italiano. El 30 de abril, con la guerra a punto de finalizar, murió a causa de un proyectil de artillería desviado. Al mes siguiente, Darby fue ascendido a título póstumo al rango de general de brigada.

de que el invisible enemigo había sido silenciosamente neutralizado por la navaja de un explorador.

A las 02.00 horas llegó la orden de que se dividiese la columna en formación de asalto. Aquella era una maniobra que los Ranger habían practicado incesantemente durante los entrenamientos. El sistema desarrollado por el batallón para evitar la confusión y mantener el mando bien organizado en la oscuridad implicaba el uso de linternas eléctricas rojas y verdes, parcialmente tapadas para reducir su brillo. Cada jefe de sección llevaba una luz verde enfocada hacia atrás, en dirección a sus hombres, guiándolos a través de la oscuridad. El comandante de compañía, situado en la retaguardia, seguiría los movimientos de sus pelotones observando estas luces y él, a su vez, llevaba una luz roja con la que indicaba su propia posición al cuartel general de Darby. Darby daría las órdenes por radio para corregir la línea de avance de las compañías por si se separaban o se acercaban demasiado. La tan ensayada maniobra funcionó a la perfección aquella noche y los Ranger avanzaron en perfecta formación hacia el enemigo, abarcando un frente de casi un kilómetro.

Consiguieron llegar a unos 200 m del enemigo cuando fueron avistados. Un instante después, la primera ametralladora envió una línea centelleante a través de la oscuridad y otra docena de ellas se le unió casi inmediatamente, de izquierda a derecha; también entró en acción el cañón italiano de 47 mm, cuyos proyectiles levantaron una lluvia de guijarros y rocas sobre los Ranger que se habían deslizado por la ladera. Con órdenes de resistir el fuego, los Ranger se arrastraron hacia adelante bajo el diluvio de proyectiles. El jefe de escuadra James Altieri describió así aquellos desesperados momentos:

'Me sentí desnudo. No había rocas tras las que ocultarse. No teníamos cascos que nos dieran la ilusión de estar protegidos. No había nada entre el campo de tiro enemigo y nuestras serpenteantes figuras... Empuñé mi fusil y me deslicé hacia el infierno de fuego que crujía sobre nuestras cabezas igual que una antorcha encendida. Yo podía escuchar el resto de la escuadra detrás mío jadeando y murmurando. Podía escuchar el parloteo de las voces italianas más adelante y sus aturdidos gritos de mando. Y también podía oír algún ocasional grito de dolor cuando alguno de nuestros hombres era alcanzado'.

Hubo un descanso momentáneo para los Ranger cuando llegaron a la última pendiente que daba a la línea defensiva exterior del enemigo, pues estaba en desenfilada. Se prepararon apresuradamente para el asalto y, al grito de mando, lanzaron granadas contra las posiciones enemigas. Inmediatamente, los Ranger se pusieron de pie y cargaron, disparando sus subfusiles Thompson desde la ladera contra los nidos de ametralladoras italianos. La primera línea defensiva fue rápidamente neutralizada, sin que la velocidad del ataque diese la menor oportunidad a los defensores. Mientras tanto, los morteros de los Ranger habían abierto fuego, concentrándose en el aparcamiento de los vehículos enemigos, muy alejado de la zona de ataque de su propio bando.

Dentro de las defensas italianas, los Ranger identificaron los centros de resistencia mediante los fogonazos de las armas en la oscuridad y los eliminaron. Más peligrosos eran los cañones de 47 mm, cuyos proyectiles silbaban en la oscuridad igual que una máquina de tren.

La mayor parte de la acción era ahora cuerpo a cuerpo al abalanzarse los Ranger sobre las trincheras enemigas con las bayonetas y las dagas. Altieri, deslumbrado por una explosión de granada, cayó accidentalmente en una trinchera enemiga, encontrándose frente a un soldado italiano en un espacio tan estrecho que ni siquiera podía colocarse el fusil para disparar. Tras un segundo de sorpresa y pánico, se acordó de la navaja comando que llevaba en su pierna derecha:

'Casi mecánicamente solté mi fusil, bajé la mano, apreté la empuñadura de mi cuchillo y, con un movimiento rápido, me lancé con todas mis fuerzas contra su estómago... Sentí como la sangre caliente corría por mi brazo derecho mientras sacaba la daga y después la volví a clavar una y otra vez. Cuando el cuerpo se dobló y cayó al suelo, me tambaleé y vomité'.

Los Ranger apuraron sus fuerzas hasta el límite para cruzar la llanura antes de ser descubiertos

En todo el campo de batalla y con similares momentos de brutalidad, los Ranger descubrían la enorme distancia que separa la realidad de la guerra del entrenamiento, por muy duro que éste sea. Llevados por el fiero ímpetu de su propio ataque, mataron despiadadamente hasta que cesó la resistencia enemiga. Sólo entonces recuperaron los hombres el control y la compostura para capturar prisioneros y atender a sus propios heridos. Se colocaron cargas en el cañón italiano y se las detonó para completar así su destrucción.

Quedaban dos horas y media para el amanecer y Darby organizó rápidamente la retirada. La mayoría de los Ranger regresarían a toda velocidad al puesto francés dirigidos por el mayor Dammer y desde allí, unos camiones los llevarían de vuelta a Gafsa. Darby dirigiría una segunda columna compuesta por heridos, prisioneros italianos y voluntarios que los ayudasen y escoltasen. Esta segunda columna avanzaría necesariamente con más lentitud y podría no llegar al



puesto francés antes del amanecer. Correrían un enorme riesgo de ser interceptados.

Algunos de los 18 heridos podían caminar pero otros como el cabo Garland S. Ladd, que había perdido el pie izquierdo hasta el tobillo, tenían que ser llevados en camillas improvisadas con fusiles y esterillas. Se necesitaba de cuatro a seis hombres para llevar cada camilla y aún así no era fácil. Todas las raciones de agua que quedaban fueron ofrecidas a los heridos, por lo que el resto tenía que luchar, no sólo contra el abrupto terreno montañoso y sus cargas, sino también contra una sed abrasadora. Y así habían de cubrir 30 kilómetros.

Darby recorría la columna arriba y abajo, instando a los hombres y cumpliendo sus turnos de camillero. En un momento determinado, la camilla en que iba el cabo Ladd empezó a escurrirse, amenazando con tirar al suelo al herido. El sargento que lo sujetaba por detrás golpeó la espalda del que iba delante suyo y le dijo en términos muy bruscos que fuese más despacio. Cuando el hombre volvió la cabeza, el sargento descubrió que era Darby. "Lo siento", dijo Darby, "pero tenemos que seguir". Y lo hicieron. Al amanecer, la columna había recorrido 22 km a través de las montañas; ocho kilómetros de llanura desértica les separaba de su meta. Sus ennegrecidos rostros mostraban los surcos abiertos por el sudor y los Ranger apuraron sus fuerzas al límite para cruzar la llanura antes de ser descubiertos. Por fin encontraron una unidad de vehículos blindados británicos que llegaba para cubrir la última etapa de su retirada. Dos horas después del amanecer, los exhaustos Ranger devoraban la sopa y el pan que les habían entregado en el puesto exterior francés. Aquella noche, llegaron los camiones para llevarlos a Gafsa, donde fueron recibidos por una incursión de bombardeo enemiga que estuvo a punto de acabar con los hombres que habían salido ilesos de toda la operación.

A la tarde siguiente, aseados y descansados, los hombres formaron para recibir las condecoraciones concedidas a nueve hombres y cuatro oficiales, incluido Darby, por su participación en la incursión. Quizás más reconfortante que las felicitaciones de sus propios comandantes fue la noticia de que la radio alemana los había apodado "la Muerte Negra". Al coste de un muerto y 18 heridos, los Ranger habían eliminado a unos 100 italianos, destruido seis cañones y 12 ametralladoras y capturado 11 prisioneros.

Abajo, izquierda: Parcialmente cubiertos por una protectora cortina de humo, los Ranger, armados con fusiles M1 y el automático Browning (BAR), practican sus ejercicios de asalto. Bajo estas líneas, izquierda: El teniente coronel William Darby comenta las tácticas con un oficial desde el asiento de su motocicleta. Después del norte de África, Darby prestó servicios en Sicilia e Italia antes de encontrarse con la muerte en acción. Abajo, derecha: Un sargento Ranger se prepara para el combate afilando su bayoneta.


IWM

Lloyd Owen/IWM

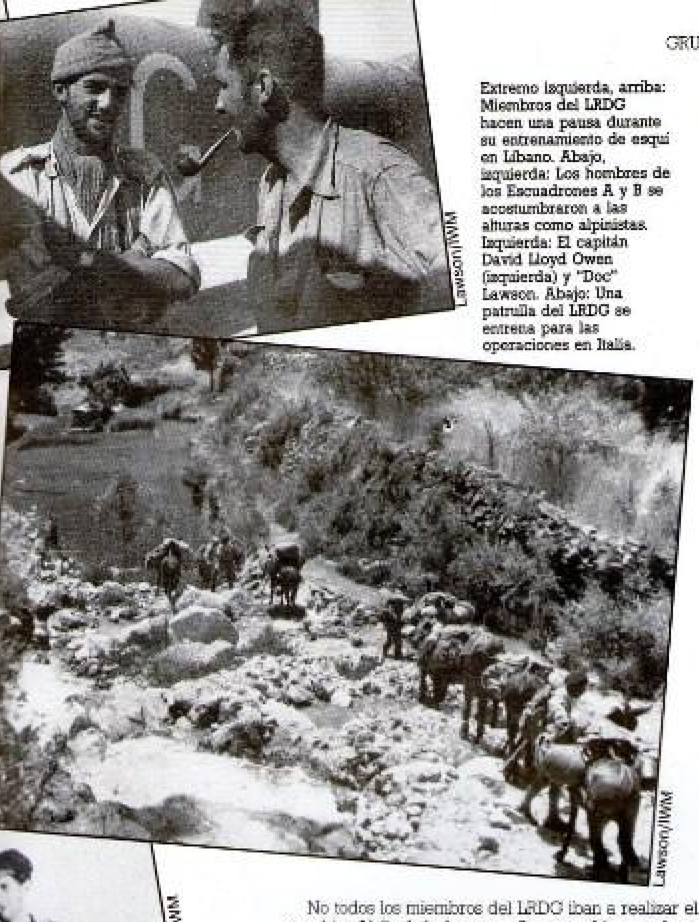
Tras prepararse en las montañas de Líbano, el Grupo de Largo Alcance del Desierto fue enviado con la 234.ª Brigada de Infantería británica a capturar las islas del Dodecaneso.

En enero de 1943, unos meses antes de la derrota final de las fuerzas del Eje en el norte de África, en mayo, ya se planteaba la cuestión sobre el futuro de una de las unidades aliadas más especializadas de aquella campaña: el Grupo de Largo Alcance del Desierto (LRDG). El teniente coronel Guy Prendergast, tras reunir a sus hombres para hacerles saber que su trabajo en el desierto casi había terminado, explicó que iban a disfrutar de un período de permiso en Alejandría, antes de volver a encontrarse para un nuevo trabajo. Al narrar aquella reunión, el miembro del LRDG "Doc" Lawson le recuerda diciendo: "Aquellos que tengan la barba como la del doctor, o incluso peor, deben afeitársela y el resto puede arreglársela y conservarla". Después de más de dos años en el caluroso, seco e inhóspito desierto, el Grupo puso rumbo a una región totalmente diferente. El primer paso consistió en un exhaustivo curso en la Escuela de Guerra de Montaña de Líbano.

DEL DESIERTO OCCIDENTAL AL MEDITERRÁNEO

Al final de la campaña en el norte de África en 1943, las unidades del Grupo de Largo Alcance del Desierto se sometieron a una enorme reorganización para las operaciones en el escenario europeo. Las patrullas del desierto se restructuraron en "células" de 12 hombres y, en diciembre de 1943, ya habían practicado la inserción en paracaídas, botes, jeep o mulas en cualquier parte de su área de operaciones. Las patrullas consistían ahora en un capitán o subalterno como comandante de patrulla, un sargento como segundo en el mando, dos cabos, tres encargados de comunicaciones (uno del Real Cuerpo de Comunicaciones y dos de regimiento), un ordenanza médico, un mecánico-conductor y un soldado de servicio general. En el escenario europeo, el Grupo de Largo Alcance del Desierto tenía dos escuadrones operacionales, el A y el B, cada uno formado por ocho patrullas más una de refuerzo o patrulla de entrenamiento. Además, había un escuadrón de comunicaciones bajo el mando del cuartel general del LRDG, que proporcionaba los enlaces de comunicación entre las patrullas que trabajan tras las líneas enemigas, el propio cuartel general y las grandes formaciones para las que trabajan las patrullas. La esencia del Grupo se mantuvo en el hecho de que todos los miembros eran voluntarios que se habían unido a la formación en el grado más básico y habían ido ascendiendo gradualmente. Todos los oficiales del LRDG empezaron como comandantes de patrulla, y todos los hombres como soldados rasos.





Extremo izquierda, arriba: Miembros del LRDG hacen una pausa durante su entrenamiento de esquí en Líbano. Abajo, izquierda: Los hombres de los Escuadrones A y B se acostumbraron a las alturas como alpinistas. Izquierda: El capitán David Lloyd Owen (izquierda) y "Doc" Lawson. Abajo: Una patrulla del LRDG se entrena para las operaciones en Italia.

Lawson/IWM

Lawson/IWM

Lloyd Owen/IWM

ANILLO DE HIERRO

No todos los miembros del LRDG iban a realizar el cambio. Al final de la campaña norteafricana, el gobierno neozelandés, por ejemplo, insistió en la repatriación del 1.º, 2.º y 3.º Escalones de la División Neozelandesa, de donde procedían la mayoría de los voluntarios del Escuadrón A del LRDG. Aunque muchos decidieron quedarse con la unidad, hubo que buscar nuevos reclutas para devolver al Escuadrón A su fuerza original. Se sugirió también que los miembros neozelandeses del LRDG se reuniesen con su división madre para remplazar a los hombres perdidos en El Alamein y demás combates. Sólo el repentino colapso de Italia, sumado a la urgente necesidad defensiva con comandos de la Fuerza Especial, obligó a posponer su regreso.

La Escuela de Guerra de Montaña, asistida por los Escuadrones británicos y de la Commonwealth del LRDG en el verano de 1943, estaba situada a 1 800 m de altitud sobre Beirut, en medio de un magnífico semicírculo de montañas cubiertas de nieve. Los hombres se alojaron en el Hotel Cedars, una estación de esquí en la paz, y por encima del hotel, las montañas ascendían otros 900 m. Bill Smith describió así el entrenamiento:

"Por entonces, dábamos por seguro que haríamos lo que se nos exigiese. Al mirar atrás, resulta sorprendente que consiguiésemos tanto en tan poco tiempo, ya sea en la adaptación física y psicológica a un nuevo entorno, como en el aprendizaje del manejo de tantas piezas de equipo. Pero el nivel del LRDG era, como siempre, el más alto".

Le pidieron a "Doc" Lawson que reuniese patrullas de hombres a los que les gustase la montaña y la soledad y que no tuviesen artitris ni problemas pulmonares. Se le advirtió de que incluso los que tuviesen mejor forma física necesitarían tres semanas para adaptarse a las grandes alturas y que el entrenamiento avanzaría con lentitud:

"El peligro de las alturas consiste en que un esfuerzo excesivo realizado antes de la adaptación puede dilatar el corazón y también provocar una grave depresión a causa de la fatiga acumulada, cuya recuperación es muy lenta. Los expertos en guerra de montaña sugirieron un periodo de entrenamiento de cinco meses... A las cuatro semanas se llevaban mochilas de 7 kg en ascensiones de cuatro horas. A las 10 semanas había subidas diarias, de uno o dos días y una noche hasta 27 km con mochilas de 15 kg, prácticas en la acampada nocturna, cocina, lectura de mapas y entrenamiento de armas... El quinto y último mes lo pasamos recorriendo de 130 a 160 km con mochilas de 30 a 40 kg y practicando con aviones el lanzamiento de raciones y otras necesidades".

Los escuadrones de la *Luftwaffe* necesitaban capturar los aeródromos de las islas y trajeron refuerzos

Durante las marchas a largas distancia en pequeñas patrullas, los hombres calcularon que se les utilizaría en operaciones clandestinas detrás de las líneas alemanas, en los Apeninos. Cuando el Escuadrón A salió de Haifa a bordo del destructor griego HHMS *Queen Olga* el 22 de setiembre, se confirmó por fin que su destino sería Portolago, en la isla de Leros, en el Dodecaneso. Tras llegar, junto con otros tres destructores, al día siguiente, el escuadrón desembarcó con un destacamento del Servicio Especial de Embarcaciones (SBS), durante una incursión aérea. Como el puerto sufrió daños, el escuadrón descargó rápidamente su equipo y lo llevó a la bahía de Alinda, en el lado oriental de la isla. Tres días después, el *Queen Olga* y otro destructor, el HMS *Intrepid*, fueron hundidos mientras estaban aún en el puerto.

La situación en la que había entrado el LRDG era crítica. Inmediatamente después de anunciarse la capitulación italiana el 8 de setiembre, los alemanes, actuando con increíble velocidad, asumieron el control de un "Anillo de Hierro" formado por cuatro importantes islas del Mediterráneo oriental: Cerigo, Creta, Escarpanto y Rodas. Los escuadrones de la *Luftwaffe* capturaban con rapidez los aeródromos de las islas y los refuerzos llegaban en convoyes de

Lloyd Owen/IWM

transportes de tropas. Sólo las islas más pequeñas situadas al norte del anillo seguían todavía disponibles para provecho aliado y, con la frágil esperanza de conservar algunas de ellas, el LRDG y el SBS habían sido enviados a Leros. La defensa isleña no era precisamente la función para la que se les había entrenado pero por lo menos, según observó uno de sus miembros, "seguramente habría más compañía que durante la vigilancia de carreteras".

La pequeña fuerza británica destinada a la defensa del Dodecaneso se unió poco después a las unidades avanzadas. Casi 5.000 hombres de la 234.ª Brigada de Infantería llegaron con *jeeps* y cañones Bofors: algunos se quedaron en Castelorizo, unos 2.000 fueron distribuidos entre Leros y Samos y una compañía del 11.º Batallón Paracaidista con hombres del Regimiento de la RAF saltaron en paracaídas sobre Cos. A fin de dejar espacio para la llegada de tropas británicas, los Escuadrones A y B del LRDG se trasladaron a la pequeña isla de Calino.

Arriba: "Spud" Murphy y Jack Harris, miembros de la Patrulla Y, en Siria, antes del traslado al Egeo. Murphy fue capturado en Leros y participó en muchos intentos de fuga. Fotografía central: Oficiales y hombres del LRDG desembarcan en la costa de Portolago, en la isla de Leros, en setiembre de 1943. Abajo: Esta posición de radiotelegrafía, instalada por la patrulla R1 en una cima de Leros, fue destruida por una bomba durante uno de los ataques de la *Luftwaffe*.

Desde Calino, patrullas del LRDG fueron enviadas a islas tales como Simi, Estampalia e incluso Thermiá en busca de información de los pobladores locales sobre guarniciones alemanas en las islas y para montar una línea de informadores fiables atentos a los buques y aviones enemigos en dirección a Alejandría. El 7 de octubre un mensaje de la Patrulla T1 atrajo a cuatro destructores a las aguas de Estampalia donde aniquilaron un convoy alemán consistente en un buque de municiones, una chalupa armada y seis lanchas de desembarco con tropas dispuestas a la invasión de Leros. Sólo sobrevivieron 90 soldados enemigos y Leros quedó a salvo de ser invadida durante unas semanas más.

Pero justo antes de esta victoria, el SBS y los escuadrones del LRDG que estaban en Calino se vieron obligados a contemplar impotentes cómo la guarnición de Cos, a sólo nueve kilómetros, era reducida mediante una abrumadora fuerza invasora de granaderos acorazados e ingenieros de asalto apoyados





por Junkers Ju 88 y Messerschmitt Bf 109. La unidad alemana denominada *Kampfgruppe* (Grupo de Batalla) Mueller, había llegado el día 3 de octubre y realizó así el primero de una serie de ataques que harían del nombre del *generalleutnant* (teniente general) Friedrich Mueller uno de los más temidos en el Mediterráneo oriental. En 24 horas de violentas acciones, las fuerzas alemanas neutralizaron la isla. Hicieron prisioneros a seiscientos británicos y 2.500 italianos y el comandante italiano, junto con los miembros de su estado mayor, fueron fusilados.

Abajo: A la sombra del destructor griego *Kondouriotis*, los hombres del LRDG preparan un caique en el puerto de Portolago para el viaje a una isla vecina.

Con Cos en manos alemanas, la isla de Calino quedaba prácticamente indefensa. La noche del 4 de octubre, una flota de pequeñas embarcaciones llevaron a las unidades SBS y LRDG de vuelta a Leros. Para anticiparse a los ataques que vendrían al amanecer, se trasladó hombres y equipos rápidamente desde los muelles, pero no pudieron escapar a las primeras oleadas de una incursión aérea

LA CAMPAÑA DEL DODECANESO

En los meses siguientes a la invasión aliada de Sicilia en julio de 1943, Winston Churchill luchó duramente por conseguir los recursos necesarios para un plan denominado operación *"Accolade"*, para librar a las islas del Dodecaneso, en el mar Egeo, de sus invasores italianos. Propuso que, desde el aeródromo y el puerto de las islas, los aliados podrían contener a las fuerzas del Eje en el Mediterráneo e incluso desviar a la aviación enemiga de la inminente invasión de la península italiana. Tras la capitulación de Italia, las islas constituirían un trampolín hacia el sudeste europeo y una base desde la que bombardear las líneas de comunicaciones alemanas y sus campos petrolíferos de Ploesti, en Rumanía. Se podría intervenir en el suministro de bauxita, cobre y cromo procedentes de los Balcanes, y se abriría un camino para abastecer a Rusia a través de la ruta de los Dardanelos. El plan de Chruchill no tuvo mucho apoyo de sus aliados norteamericanos, quienes consideraron el plan como perjudicial para el principal empuje aliado en Italia y también supusieron que estaba motivado por los deseos expansionistas británicos en lo Balcanes. Finalmente, los británicos encontraron una brigada que llevaría a cabo un misión que necesitaba la fuerza de al menos una división. Las esperanzas iniciales de capturar Rodas se derrumbaron cuando un grupo secreto del SBS no consiguió convencer al gobernador para que resistiese una invasión alemana después del colapso italiano. La brigada ocupó entonces Cos, Leros, Calino, Casteloriso y Simi mientras enviaba patrullas a muchas islas más pequeñas. El 1 de octubre, Hitler ordenó la recaptura de las islas del mar Egeo como parte de la defensa de Italia. Superadas en número y privadas de cobertura aérea, las guarniciones británicas de Cos y Leros fueron derrotadas, tras lo cual, las otras islas fueron evacuadas para evitar víctimas inútiles. A finales de noviembre, el Dodecaneso estaba en manos alemanas.

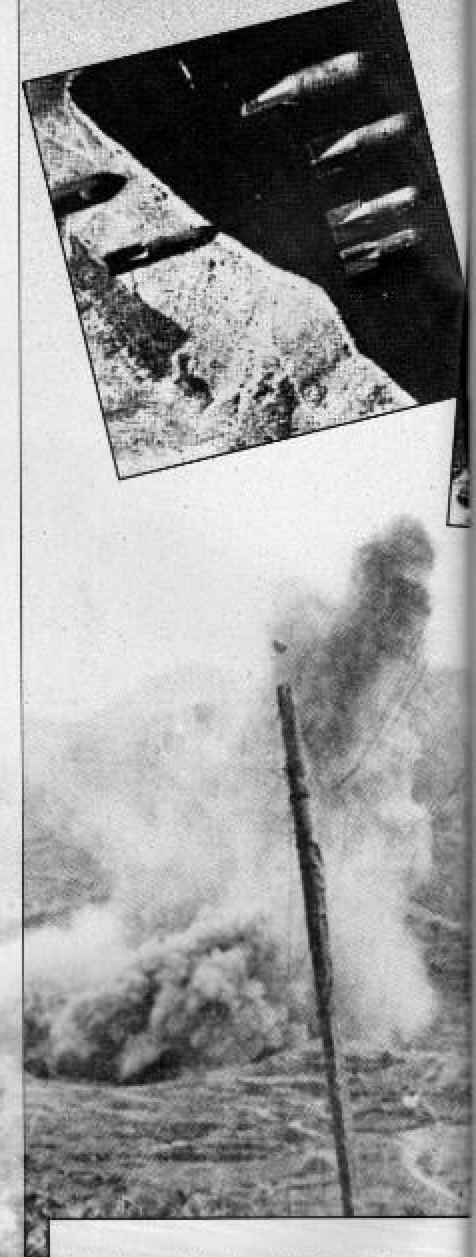
que duró cuatro horas y que se inició a las 05.30 horas. Se hundieron diversas embarcaciones, incluida una cañonera italiana, y se destruyeron muchas instalaciones portuarias. Las guarniciones de Leros, consistente ahora en un batallón de los Reales Fusileros Irlandeses, una compañía del Real West Kent, 150 hombres del SBS, 200 del LRDG y miembros del Comando 30, junto con unos 4 000 italianos, se prepararon entonces para el asalto en gran escala que tendría lugar inevitablemente.

Mientras los técnicos de comunicaciones del LRDG montaban comunicaciones improvisadas entre las baterías de artillería italiana en la isla, consistentes en casi 100 cañones pobremente emplazados, empezaron a llegar los refuerzos. El 25 de octubre, por ejemplo, llegó el 4.° de Buff después de que se hundiese por el camino el destructor que los traía, y 200 hombres del Escuadrón Sagrado griego saltaron en paracaídas sobre Samos para unirse al 2.° Batallón del Real West Kent. Leros recibió también seis cañones de 25 libras junto con *jeeps* y remolques, mientras que los submarinos hacían llegar 12 cañones Bofors y se lanzaron en paracaídas morteros, ametralladoras, munición y equipo de radio. Sin embargo, la isla era atacada cada vez más duramente por los bombarderos, mientras que los nuevos aviones Beaufighter y Mitchell destinados a la defensa de la zona operaban casi al límite de su alcance y no había enemigo posible para las oleadas de Dornier, Stuka y Bf 109 que operaban desde las bases insulares y la Grecia continental.

Las embarcaciones se vararon y ocultaron una vez en tierra, y el grupo se dividió en dos patrullas

Mientras las guarniciones británicas de Leros, Samos, y un puñado de pequeñas islas del Dodecaneso se preparaban para la invasión, las cosas se desenvolvían de tal manera que una desatrosa operación iba a convertirse en tragedia para el Grupo de Largo Alcance del Desierto. El foco de los acontecimientos estaba en la pequeña isla de Levita, unos 30 km al sudoeste de Leros. Una pequeña embarcación, el *Hedgehog*, había recalado allí con problemas en las máquinas y 10 prisioneros a bordo rumbo a Leros, y había sido destruida por el fuego de los cañones alemanes. La Armada Real estaba ansiosa por capturar la isla a fin de asegurar las aguas colindantes y el general de brigada Brittorous, comandante de la 234.ª Brigada, ordenó al LRDG que se encargase de la misión. Pero se les denegó el tiempo necesario para llevar a cabo un reconocimiento de la isla. En contra de todas las normas militares, se iba a lanzar un ataque anfibio en una isla sin el más mínimo conocimiento de sus defensas.

Para los fines de la incursión, el LRDG organizó la "Olforce", un cuerpo de 49 hombres bajo el mando del capitán J.R. Olivey. En esta fuerza, 23 hombres eran neozelandeses de la Sección 2 del Escuadrón A, la mayoría de ellos de la Patrulla R2 del teniente J.M. Sutherland, y otros cuantos de las Patrullas R1 y T2. Los 26 restantes procedían del Escuadrón B, incluyendo la Patrulla Y2 y parte de la S1. Ya que se desconocía la disposición de los alemanes, el plan de la operación consistía en desembarcar dos grupos en extremos opuestos de la isla, los cuales mantendrían el contacto por radio. El grupo del Escuadrón B, bajo el mando de Olivey, iba a desembarcar al sudoeste y avanzaría hacia el centro de la isla; el grupo del Escuadrón A, bajo el mando de Sutherland, iba a desembarcar en la costa noreste y avanzarían hacia el oeste hasta que se encontraran los dos grupos. La "Olforce" iba a zarpar de Leros al anochecer, en dos lanchas motoras Fairmile y los hombres llegarían a la



Teniente coronel Jake Easonsmith, Grupo de Largo Alcance del Desierto, Egeo 1943.

Jake Easonsmith mandó el LRDG desde octubre de 1943 hasta que fue muerto por la bala de un francotirador en Leros, en noviembre. Lleva una versión tejana del traje de batalla británico con las hombreras de teniente coronel y el cordón blanco y azul de la Cruz Militar en su pecho izquierdo. Su atuendo se completa con unos pantalones de ejercicios caquis y unas botas civiles de gamuza, y lleva la boina negra y la insignia plateada del Real Regimiento de Carros de Combate.



Izquierda: Dos miembros de la Olforce, capturados en Levita, posan junto a un soldado yugoslavo. Jim Patch (izquierda) y Ron Hill (derecha) saltaron del tren que los llevaba a Alemania cuando éste atravesaba Yugoslavia y, finalmente, contactaron con los Chetnik del general Mijailovic. A través de la agencia de la Ejecutiva de Operaciones Especiales (SOE), se reunieron con el LRDG en febrero de 1945. Jim Patch es ahora secretario de la Asociación del LRDG. Extremo izquierda: Un grupo de bombas alemanas caen sobre Leros mientras (abajo) otras bombas explosionana en la isla durante una incursión aérea.

costa de Levita en dos embarcaciones de asalto a vela. Pero resultó que habían sufrido daños durante una de las incursiones aéreas a Leros y necesitaban ser recalafateadas antes de que empezase la misión.

La noche del 21 de octubre, el destructor HMS *Dulverton* sometió Levita a un bombardeo preliminar. Al anochecer del día 22, las dos Fairmile zarparon de Leros y se dirigieron a su objetivo. El grupo del Escuadrón B, al oeste, llegó a la playa a las 22.00 horas y no encontró resistencia. Las embarcaciones se ocultaron en tierra, donde el grupo se dividió en dos patrullas a fin de aproximarse al centro de la isla flanqueando a derecha e izquierda. Conseguida la primera meta sin incidentes, los hombres avanzaron hasta una estación meteorológica situada en una colina. Al encontrarla rodeada de trincheras pero vacía, el grupo instaló su radio en un edificio exterior.

La patrulla se aproximó y fue sorprendida por el fuego de dos ametralladoras alemanas

Al amanecer, dos patrullas enviadas para investigar una colina situada a 600 m al sudeste, se encontraron con fuego concentrado de fusiles y ametralladoras. En ese mismo momento, el cuartel general del grupo en la estación meteorológica se vio sometido a un bombardeo procedente de un mortero pesado escondido en el extremo opuesto de la colina. Las patrullas recibieron órdenes de desviarse ampliamente a ambos lados para descubrir si era mejor atacar desde el flanco o la retaguardia. Una de ellas se desplazó en torno al flanco izquierdo y vio que no había modo alguno de aproximarse sin cruzar unos 400 m de campo abierto hasta las posiciones instaladas en pronunciada pendiente. Jim Patch, jefe de la patrulla, comentó

"Entonces decidí intentar una aproximación desde atrás, de pronto, aparecieron aviones enemigos y empezaron a abarcar toda la isla. Estos aviones consistían, por lo que pude ver, en ocho *Stuka* y cuatro hidroaviones biplazas. Avanzamos con mucho cuidado a fin de no ser localizados por estos aviones y, cuando nos acercábamos a la retaguardia de nuestro objetivo, se observó una columna enemiga que avanzaba en intervalos muy amplios a lo largo de un cerro en dirección a su posición en la colina, nuestro objetivo. Parecían ser unos 30 hombres. Estábamos en una posición muy mala: a 200 m del enemigo, en campo abierto con matorrales de solo medio metro y sin rocas. Los aviones enemigos ya nos habían avistado y la columna se había retirado al otro extremo del cerro. Los aviones pasaban sobre nosotros uno tras otro sin disparar pero volando a tres metros sobre nuestras ca-

Izquierda: Fotografiado cuando era teniente y jefe de patrulla, Alan Redfern sería luego el jefe del Escuadrón B y participaría en la vigilancia de la navegación en las islas del Dodecaneso. Murió en combate en noviembre, en la isla de Leros. Al lado, Extremo izquierda: El capitán John Olivey, que encabezó la fuerza "Oldforce" en Levita y todavía se encontraba en servicio activo, en Yugoslavia, al terminar el conflicto.

beses para mantenernos ocupados con su fuego esporádico mientras se instalaba entre las rocas un nido de ametralladoras, en el cerro".

La patrulla de la "Olforce" no tuvo otra opción que retirarse lentamente, observada por el enemigo y atosigada por el tiro de las ametralladoras. Cuando se acercaban al cuartel general del grupo y al ver a los hombres caminando tranquilamente en las cercanías de la casa, la patrulla se aproximó sin precaución, sólo para ser sorprendida por dos ametralladoras alemanas. El cuartel general del grupo del Escuadrón B y las dos patrullas eran ya prisioneros. Las pérdidas consistían en un muerto y un herido.

Los neozelandeses del grupo del Escuadrón A de la "Olforce" tuvieron un destino aún peor. Tras llegar, mareados por el fuerte oleaje al extremo oriental de Levita, tuvieron grandes problemas a la hora de botar las embarcaciones de vela desde la lancha. Mientras se debatían en medio de una costa escarpada y rocas tuvieron que cargar con su equipo ante una pared de acantilado inesperadamente alta, en cuya cima esperaban varias posiciones enemigas atrincheradas en las rocas. La lancha motora permaneció en el área y los cubrió con su fuego, pero no pudo evitar que el grupo recibiese el de las ametralladora desde atrás. Para neutralizarlas hubieron de trepar y capturar a 12 alemanes cerca de su lugar de desembarco.

"Ocho Stuka y cuatro hidroaviones volvieron y ametrallaron en rasante nuestras posiciones"

El grupo del teniente Sutherland siguió a una patrulla avanzada a lo largo de la costa de la ensenada en donde había desembarcado, treparon por el cerro y finalmente neutralizaron las trincheras alemanas. Para entonces había dos hombres gravemente heridos por sendas explosiones de granadas de mano. Cuando amaneció, resultó evidente que las ametralladoras enemigas dominaban todas las rutas que salían del cerro y el grupo, que incluía 38 prisioneros, era demasiado pequeño para abrirse paso hasta el cuartel general alemán situado en el brazo de tierra que conectaba las dos partes principales de la isla.

En esa tesitura, Sutherland tenía que haber hablado por radio con el grupo del capitán Olivey, que ahora estaba a 500 m del cuartel general alemán. Desgraciadamente, su operador no pudo conectar con Olivey. Sutherland sólo sabía que su comandante estaba en algún lugar delante suyo, por lo que permaneció en el cerro temiendo trastornar los planes de Olivey si se movía, mientras que éste podía oír los sonidos de batalla en el cerro y aguantaba sin disparar para evitar alcanzar a alguno de los neozelandeses. Los alemanes les sacaron del dilema al concentrar el fuego sobre el grupo del Escuadrón B, rodeando sus posiciones y capturando a la mayoría de ellos, para después atacar a los neozelandeses del cerro. Ron Hill, del Escuadrón A, describió lo sucedido:

"Sobre las 8 de la mañana, despegó un hidroavión de la ensenada y sobrevoló las posiciones del capitán Olivey y las nuestras en un reconocimiento mientras nuestro artillero le disparaba. Después, el avión desapareció hacia el oeste y, al cabo de una hora, volvieron ocho Stuka y cuatro hidroaviones que ametrallaron nuestras posiciones a baja cota. La plana del capitán Olivey también fue bombardeada. Esta cobertura aérea y el ataque duró todo el día, por lo que resultaba imposible efectuar ni un solo movimiento".

Mientras se les agotaba rápidamente el agua, los neozelandeses se vieron sometidos a un intenso bombardeo con morteros y a las 16.00 horas la infantería alemana empezó a infiltrarse en las líneas del LRDG, cubierta por bombarderos en picado Stuka. Cuando se cerró la noche, los alemanes habían hecho grandes progresos, acercándose lo suficiente para atacar a los neozelandeses con granadas de fusil.

Para entonces, las armas del grupo de Olivey habían quedado en silencio y los hombres estaban evidentemente muertos o habían sido capturados. Los caiques, que habían constituido la única esperanza de escape para el grupo, estaban en manos enemigas y la munición casi agotada; el teniente Sutherland decidió que continuar la resistencia sería inútil. A las 18.00 horas, un prisionero informó a los alemanes de que el grupo se rendía. Cuatro hombres que consiguieron escabullirse, sobrevivieron entre las rocas durante cuatro días pero la sed les obligó a rendirse. Del grupo del capitán Olivey, él y ocho hombres escaparon a la captura y fueron rescatados por el teniente coronel Easonsmith durante la noche del 24/25 de octubre. En la incursión de Levita murieron unos 40 miembros del Grupo de Largo Alcance del Desierto.



La variada historia del Grupo de Largo Alcance del Desierto contiene más de un episodio extraordinario y muchos miembros terminaron la guerra con destacadas historias para contar. Ashley Greenwood (abajo) se unió al Grupo como Comandante de patrulla en 1943 y marchó a Leros con su grupo. Cuando los alemanes ocuparon la isla, él escapó a Turquía y después volvió inmediatamente, disfrazado de paisano griego, para ayudar a los hombres que aún permanecían en Leros. Su comandante, el teniente coronel David Lloyd Owen, dio fe de su gran coraje y de cómo salvó un gran número de vidas.


¡TORA!
¡TORA!
¡TORA!
RHL/Keystone


Camera Press

EL JUEGO DE GUERRA DEL ALMIRANTE YAMAMOTO

El ataque de Pearl Harbor fue idea del almirante Isoruko Yamamoto, comandante en jefe de la *Flota Combinada* japonesa (arriba). Como agregado naval de la embajada en Washington DC, Yamamoto se opuso inicialmente a la idea de atacar los Estados Unidos. Sin embargo, su escepticismo desapareció cuando el inicio de las hostilidades se reveló inevitable. Yamamoto sabía que Japón tendría que destruir la Flota del Pacífico norteamericana nada más iniciarse las hostilidades y vio en el arma aeronaval el instrumento adecuado. Por ello ordenó a su estado mayor desarrollar planes para un ataque aéreo desde portaviones sobre Pearl Harbor. El concepto era revolucionario porque, a diferencia de la doctrina convencional de portaviones, no los consideraba una fuerza protectora para los acorazados. En lugar de ello, iban a ser desplegados como arma aérea ofensiva. En la primavera de 1941, los planes estaban listos y comenzaron a entrenarse cuatro grupos aéreos embarcados. En la bahía de Kagoshima hallaron una zona que se asemejaba enormemente al fondeadero de la Flota del Pacífico norteamericana. El plan fue sometido a examen como "juego de guerra" en el colegio de guerra naval. A comienzos de noviembre de 1941, Yamamoto dio las órdenes operacionales para el ataque, asignando a la misión los seis portaviones de la armada que se reunieron todos por primera vez a finales de noviembre para realizar un ensayo final general antes del ataque del 7 de diciembre.

Los pilotos del arma aeronaval japonesa realizaron un devastador ataque sobre la Flota del Pacífico norteamericana, anclada en el puerto de Pearl Harbor.

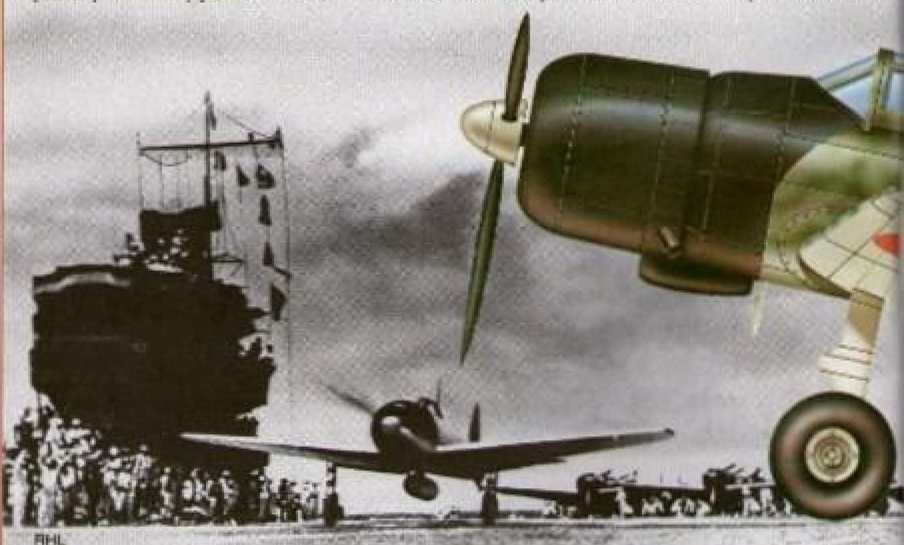
El 26 de noviembre de 1941, los seis portaviones de la Primera Flota Aérea de la Armada Imperial japonesa zarparon de la bahía de Tankan, en las Curiles. Su objetivo era la base de la Flota del Pacífico norteamericana en Pearl Harbor, en la isla de Oahu, del grupo de las Hawai. La fuerza de ataque se había reunido en condiciones del más absoluto secreto y los portaviones y los buques que les asistían partieron en grupos de dos o tres para evitar cualquier sospecha de actividad hostil. Por la misma razón, su rumbo hacia las islas Hawai pasaba por una zona rara vez frecuentada por mercantes, en el Pacífico Norte. Estas atenciones tanto a los detalles como a las necesidades de seguridad eran características de la meticulosa planificación de toda la operación. Su concepto se debía en gran parte al brillante comandante en jefe de la Flota Combinada, el almirante Isoruku Yamamoto. La ejecución real de la incursión estaba en manos del vicealmirante Chuichi Nagumo, que llevaba su bandera en el portaviones *Akagi*.

El ataque de Pearl Harbor fue la primera gran acción llevada a cabo por el arma aérea de la Armada Imperial japonesa. Sentaría el modelo de las batallas navales de la guerra del Pacífico, la mayoría de las cuales se entablaron a larga distancia entre los grupos aéreos de los portaviones, sin que estos estuvieran a la vista de la flota enemiga. Al igual que las armas aeronavales de las otras grandes potencias de la Segunda Guerra Mundial, la aviación naval japonesa había sido una especie de Cenicienta del servicio durante sus primeros años. Frente a las demás armas del servicio, se había visto obligada a luchar por sus suministros y equipos. Sin embargo, el Tratado Naval de Washington de 1922, que limitaba el número de acorazados permitidos a la Armada Imperial, hizo que la atención de sus cabezas se centrara en los portaviones como sustituto de los buques de guerra convencionales. Los primeros pilotos japoneses habían completado su entrenamiento ya en 1912, y el primer portaviones japonés, el *Hosho*, fue alistado 10 años después. Durante los años veinte y treinta, los aviadores navales tomaron parte en numerosas acciones menores contra las fuerzas chinas. Cuando surgió un conflicto a gran escala con China en 1937, la Armada Imperial japonesa pudo poner a prueba sus aviones, tripulaciones y tácticas en condiciones operacionales. Así, en la época del ataque de Pearl Harbor, el arma aeronaval de Japón había ampliado su fuerza a unos 3.000 aviones, de los que casi la mitad servían en unidades de primera línea.

Un agente japonés en Oahu había informado de que nueve acorazados y otros 30 buques estaban en el puerto

El grueso de los aviadores navales fueron asignados a la Primera Flota Aérea. Las fuerzas de portaviones se agruparon en divisiones, consistentes cada una en dos buques con sus grupos aéreos. La División 1 se componía del *Akagi* y el *Kaga*, la División 2 del *Hiryu* y el *Soryu* y la División 5 del *Zuikaku* y el *Shokaku*. Los buques de la División 5 se habían unido sólo recientemente a la Primera Flota Aérea, y sus aviadores no tuvieron ocasión de entrenarse al mismo nivel que sus camaradas de las otras dos divisiones. Por ello, fueron destinados a atacar los aeródromos de Oahu en lugar de los buques de guerra, blancos más difíciles. La composición del grupo aéreo de cada portaviones era bastante similar a la del *Akagi*, consistente en 21 cazas A6M Cero, 18 bombarderos en picado D3A Val y 27 bombarderos-torpederos B5N Kate. El nivel de entrenamiento y experiencia de los aviadores era extremadamente alto. La mayoría de los pilotos japoneses eran marinos de guerra y se había seleccionado a unos pocos oficiales para un curso de entrenamiento intensivo para prepararlos como líderes tácticos. Al terminar los ocho meses de instrucción, los aviadores eran destinados a un grupo aéreo basado en tierra. Sólo tras completar este destino inicial y calibrar sus habilidades como por encima de la media, eran considerados aptos para unirse a los grupos de los portaviones.

La tarde del 6 de diciembre, cuando la Primera Flota Aérea se acercaba a una posición a 800 km al norte de Pearl Harbor, el vicealmirante Nagumo formó en parada a la dotación del *Akagi* en la cubierta de vuelo para izar la Bandera "Z" que el almirante

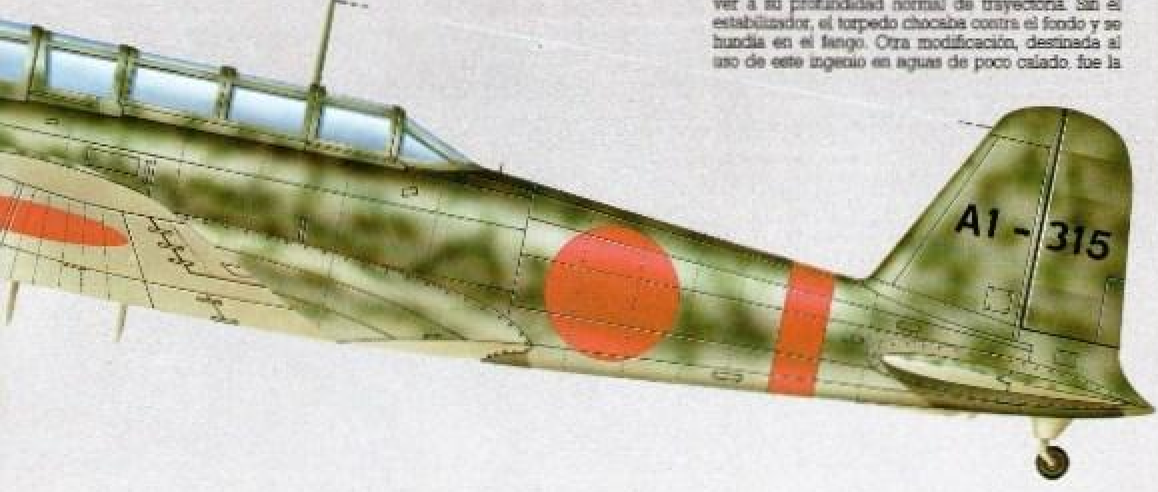

RHL

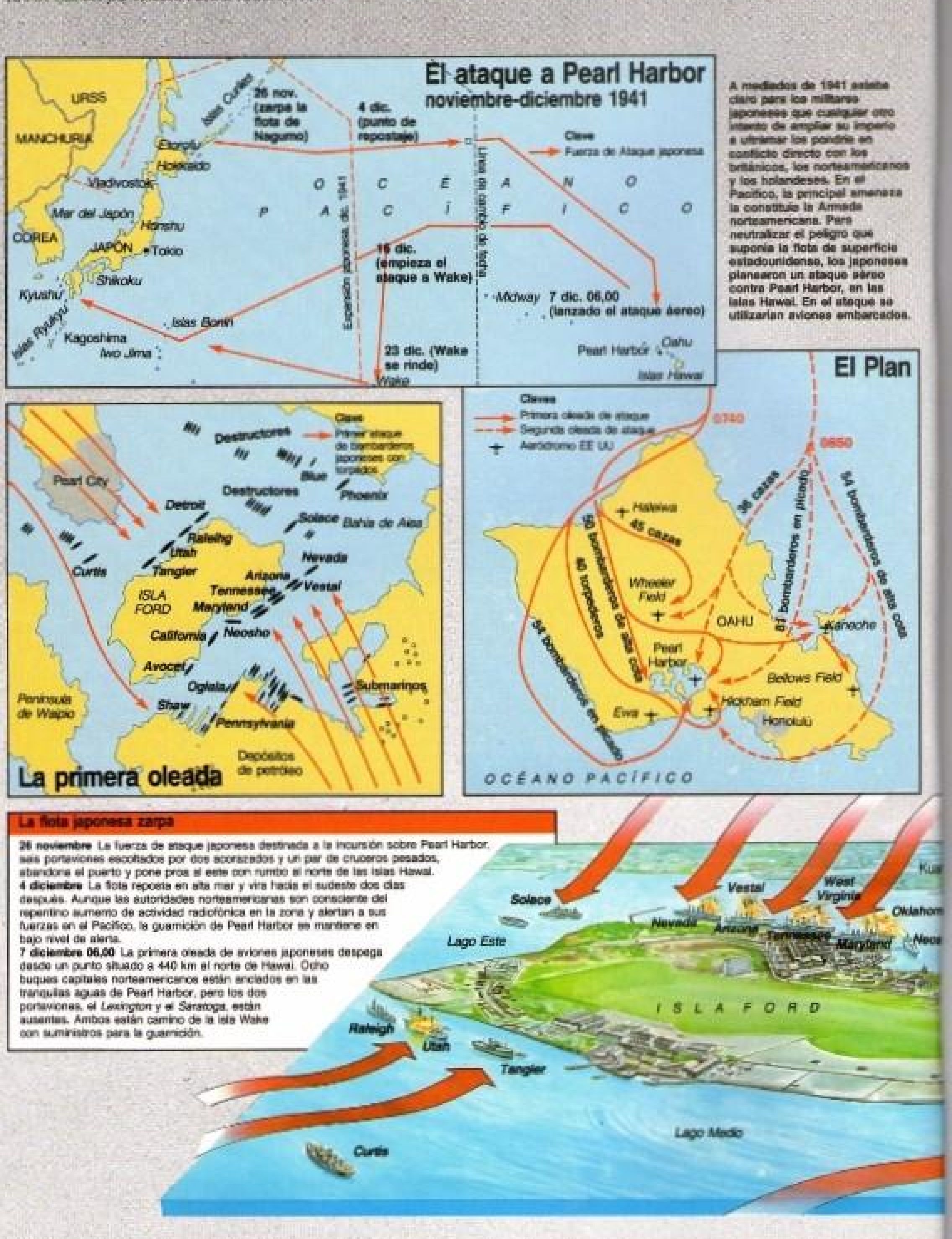
TRH/US Army

Togo había ondeado durante su famosa victoria frente a los rusos en Tsushima, en 1905. Una vez terminado este ritual, los portaviones alteraron su rumbo y pusieron proa al sur. Se dirigían hacia un punto situado a 360 km de su objetivo. Desde allí se lanzaría el ataque inicial con las primeras luces de la mañana siguiente. Mientras el personal de cubierta trabajaba para preparar los aviones, los pilotos, observadores y artilleros-radioperadores asistían a las instrucciones finales para la misión que les esperaba. Cada tripulación disponía de un mapa del fondeadero principal de Pearl Harbor. Mediante la información más reciente, recibida de Tokyo aquel mismo día, el mapa mostraba la localización de los buques de guerra de la Armada norteamericana. Un agente japonés en Oahu había informado que nueve acorazados y otros 30 buques estaban en puerto, pero que los portaviones norteamericanos no estaban presentes. La información de última hora sobre los cambios en la disposición enemiga la suministrarían los tripulantes de cuatro hidroaviones de reconocimiento E13A Jake lanzados desde los cruceros *Tone* y *Chikuma* poco antes del amanecer del 7 de diciembre.

A las 06,00 horas del 7 de diciembre, los seis portaviones japoneses pusieron proa al viento e iniciaron el lanzamiento de los 213 aviones que componían la primera oleada de la fuerza de ataque. A la cabeza de la formación iba el B5N Kate del capitán de fragata Mitsuo Fuchida, responsable de dirigir el ataque inicial. Los 89 B5N Kate de la primera oleada iban a llevar a cabo los ataques sobre los buques de guerra de la Armada norteamericana; 40 de ellos estaban armados con torpedos y el resto con bombas perforantes de 800 kg. Ambas armas habían sido especialmente adaptadas para la misión de Pearl Harbor. El torpedo reglamentario japonés Modelo 91 de 450 mm fue modificado con un estabilizador de madera que se separaba de la cola cuando el arma entraba en el agua. Esta mejora hacía que el torpedo pudiese ser lanzado en las aguas poco profundas de un fondeadero, sin hundirse demasiado antes de volver a su profundidad normal de trayectoria. Sin el estabilizador, el torpedo chocaba contra el fondo y se hundía en el fango. Otra modificación, destinada al uso de este ingenio en aguas de poco calado, fue la

Página 2341: Mientras un enjambre de cazas de escolta Cero calienta motores en la cubierta de vuelo del *Akagi*, un piloto del arma aeronaval japonesa posa para la cámara (derecha). Extremo izquierdo, abajo: Saludado por la dotación del *Akagi*, un Cero despega para su viaje de 300 km hasta Pearl Harbor. Arriba: El ataque de la Armada Imperial sobre la Flota del Pacífico norteamericana estuvo precedido de meses de cuidadosa planificación. El almirante Yamamoto utilizó una maqueta en miniatura de la línea de acorazados enemiga para evaluar la estrategia de la incursión. Abajo: Un torpedero B5N Kate.





A mediados de 1941 estaba claro para los militares japoneses que cualquier otro intento de ampliar su imperio a ultramar los pondría en conflicto directo con los británicos, los norteamericanos y los holandeses. En el Pacífico, la principal amenaza la constituía la Armada norteamericana. Para neutralizar el peligro que suponía la flota de superficie estadounidense, los japoneses planearon un ataque aéreo contra Pearl Harbor, en las islas Hawai. En el ataque se utilizarían aviones embarcados.

La flota japonesa zarpa

26 noviembre La fuerza de ataque japonesa destinada a la incursión sobre Pearl Harbor, seis portaviones escoltados por dos acorazados y un par de cruceros pesados, abandona el puerto y pone proa al este con rumbo al norte de las islas Hawai.
4 diciembre La flota reposta en alta mar y vira hacia el sudeste dos días después. Aunque las autoridades norteamericanas son consciente del repentino aumento de actividad radiofónica en la zona y alertan a sus fuerzas en el Pacífico, la guarnición de Pearl Harbor se mantiene en bajo nivel de alerta.
7 diciembre 06,00 La primera oleada de aviones japoneses despega desde un punto situado a 440 km al norte de Hawai. Ocho buques capitales norteamericanos están anclados en las tranquilas aguas de Pearl Harbor, pero los dos portaviones, el *Lexington* y el *Saratoga*, están ausentes. Ambos están camino de la isla Wake con suministros para la guarnición.

reducción de su alcance mínimo eficaz, que se hizo posible reajustando la hélice de la espoleta. La bomba perforante fue una improvisación, pues no existía tal arma en el arsenal del arma aeronaval: era un proyectil de artillería de 356 mm equipado con estabilizadores. Ya que el peso de la bomba era similar al del torpedo, un B5N Kate podía llevar una de estas armas como carga útil alternativa. Se podían lanzar desde la altura de vuelo contra buques estacionados,

Orbis

aunque se prefería el bombardeo en picado contra buques que estaban en navegación. Se había desarrollado el D3A Val específicamente para esta función. Sin embargo, ya que su carga bélica se reducía a una sola bomba de 250 kg montada en el fuselaje más dos bombas de 60 kg bajo las alas, los 51 bombarderos D3A empleados en la primera oleada del ataque de Pearl Harbor fueron asignados al ataque contra los aeródromos. La escolta de caza la proporcionaron 43 ágiles y bien armados A6M Cero, responsables de asegurar la superioridad aérea sobre el blanco y, si no había resistencia de cazas, su misión secundaria consistiría en ametrallar aeródromos.

Cuando el último avión de la primera oleada de ataque despegó de la cubierta de vuelo, los aviones se agruparon en formación y pusieron rumbo a Oahu, mientras las dotaciones que les habían vitoreado durante los despegues se preparaban para lanzar un segundo grupo de aviones. La segunda oleada partió una hora después y consistía en 50 torpederos B5N Kate, 80 bombarderos D3A Val y 40 cazas de escolta A6M Cero. La formación iba dirigida por el capitán de corbeta Shigekazu Shimazaki. Se dejaron en reserva otros 39 cazas Cero como paraguas defensivo para los portaviones. Mientras tanto, la primera oleada de ataque se aproximaba a su objetivo utilizando las



Arriba: La divisa de la Aviación Naval japonesa. El amplio programa para las operaciones aéreas, navales y anfibias japonés se preparó en gran parte gracias a que la Flota del Pacífico norteamericana tenía la costumbre de fondear en Pearl Harbor los domingos por la tarde. El resultado del ataque japonés fue devastador y ni un solo acorazado norteamericano resultó ileso. Superior: Una patrulla de B5N Kate. El "Kate" demostró su utilidad durante el ataque a Pearl Harbor.

emisiones de las estaciones de radio comerciales hawaianas como radiofaros. Se habían preparado dos variantes del plan de ataque: una por si se conseguía la completa sorpresa y la otra en caso de que las defensas estuviesen alertadas. Si se conseguía la sorpresa, los torpederos serían la punta de lanza del ataque contra los buques, seguidos de cerca por los Kate armados con bombas. Los bombarderos en picado D3A Val atacarían entonces el aeródromo naval de la isla de Ford, en medio de la rada. Sin embargo, si se detectaba la aproximación de los aviones japoneses, la prioridad inicial sería neutralizar las defensas aéreas hawaianas. De hecho, una estación de radar norteamericana había registrado la aproximación de la formación, pero se ignoró su alerta: el mando creyó que el contacto registrado era un escuadrón de Fortalezas Volantes B-17 procedentes de California.

A las 07,45 horas, los aviones japoneses iniciales salieron de las nubes y avistaron la costa norte de Oahu. El capitán de fragata Fuchida disparó una bengala, la señal para llevar a cabo la primera opción de ataque. Como la escolta de caza no respondió a esta señal, Fuchida pensó erróneamente que no habían visto su primera bengala. Por ello disparó una segunda. Puesto que dos bengalas significaba la segunda opción de ataque, los bombarderos en picado y los de torpedos atacaron simultáneamente, en vez de hacerlo sucesivamente como se había planeado. Los bombarderos en picado D3A Val se dividieron en dos grupos. Los 26 aviones del *Shokaku*, dirigidos por el teniente de navío Kakuichi Takahashi, se dirigieron a la Estación Aeronaval de la isla de Ford y a la cercana base aérea del ejército de Hickam Field. Dirigidos por el teniente Akira Sakamoto, los 25 Val del *Zuikaku* se dirigieron hacia Wheeler Field, en el centro de la isla, identificado por la inteligencia japonesa como el núcleo de las defensas aéreas hawaianas. El B5N Kate del capitán de fragata Fuchida transmitió el mensaje por radio "Tora, Tora, Tora" para informar al almirante Nagumo que se había conseguido la sorpresa y que el ataque era inminente. Por caprichos de la meteorología, el mensaje no sólo fue recogido por el *Akagi*, sino también por el buque insignia de Yamamoto, cerca de Japón.



De los siete buques anclados en *Battleship Row*, sólo dos escaparon a los torpedos japoneses

Ninguno de los portaviones de la Flota del Pacífico estaba en puerto, por lo que los acorazados se convirtieron en el foco del ataque de los B5N Kate. Siete de estos buques estaban anclados junto a la isla de Ford en *Battleship Row*, y un octavo estaba en dique seco. (El noveno acorazado sobre el que informaron los japoneses, era el antiguo acorazado *Utah*, que había sido relegado a funciones de buque-blanco). El capitán de corbeta S. Murata dirigió el ataque de los B5N con torpedos. De los siete buques anclados en *Battleship Row*, sólo dos escaparon a los torpedos japoneses: estaban fondeados entre el muelle y sus buques gemelos, los cuales los salvaron de las mortales armas submarinas. Aunque los dos buques fueron alcanzados por bombas perforantes, se libraron de daños más graves. De los cinco acorazados expuestos al ataque de los torpedos, cuatro se fueron al fondo. El quinto, el USS *Nevada*, fue alcanzado por una bomba y un torpedo durante la primera oleada de ataques



LÍNEA DE ACORAZADOS

El capitán de fragata Mitsuo Fuchida (izquierda) describió así el ataque a Pearl Harbor:

"Mientras nos aproximábamos, el cielo se despejó y, a través de mis binoculares, reconocí a los acorazados norteamericanos en su fondeadero, ocho en total, pero, muy a pesar mío, ningún portaviones era visible... El capitán de corbeta Murata soltó su torpedo y marcó el primer blanco sobre un acorazado, el *West Virginia*, y un enorme surtidor de agua se elevó junto a él. Entonces, inmediatamente, se produjo el segundo blanco, y el tercero y el cuarto.

"Al iniciar mi segundo ataque vi una enorme explosión al lado de nuestro objetivo. Llamas rojas y una gigantesca columna de humo empezaron a elevarse en el aire. Calculé inmediatamente que era la santabárbara de un acorazado, alcanzada por dos bombas perforantes lanzadas por el 2.° Escuadrón del *Kaga*. A través de mis binoculares identifiqué la víctima como el *Arizona*. Al norte, el *Nevada* también estaba en llamas...

"Justo al sur, el *Maryland* parecía ileso y lo señalé como blanco a mi piloto... Vi cómo caían mis cuatro bombas hacia el objetivo... Aguantando la respiración, vi cómo se empequeñecían las bombas y desaparecían. De repente, hubo dos penachos de humo en el puente del buque y grité: «¡Dos blancos!»".

japoneses. Sin embargo, consiguió alistarse y se dirigió a mar abierta. El buque-blanco *Utah* recibió una desproporcionada atención de los torpederos y se hundió. Uno de los Kate con bombas consiguió un blanco en el acorazado USS *Pennsylvania*, en dique seco, causándole serios daños.

Mientras los B5N Kate se encontraban con los buques de guerra, los bombarderos en picado D3A Val y las ametralladoras de los A6M Cero causaban horribles estragos en los aeródromos de Oahu. La isla de Ford fue la primera en sentir la conmoción de una bomba japonesa al explosionar. Este aeródromo alojaba 29 hidroaviones de canoa Consolidated PBY y, en unos pocos minutos, todos menos uno fueron destruidos. Otros 27 Consolidated PBY fueron destruidos en la Estación Aeronaval de la bahía de Kaneohe, en el noreste de la isla.

De los 143 aviones en servicio de la USAAF aparcados en Oahu, menos de un tercio sobrevivieron

Mientras dirigía una formación de nueve A6M Cero en un ataque de ametrallamiento, el caza del teniente de navío Fusata resultó dañado por el fuego antiaéreo. Ya que el Cero perdía combustible rápidamente, Iida sabía que no tenía reservas suficiente para llegar a su portaviones. Por ello estrelló deliberadamente su avión en los hangares de la Estación Aeronaval. El aeródromo de la Infantería de Marina norteamericana de Ewa quedó igualmente devastado con 33 de sus 49 aviones destruidos. En los principales aeródromos de la USAAF –Hickam Field y Wheeler Field–, los aviones estaban alineados ala con ala en estrechas hileras para podérseles proteger mejor contra inten-

tos de sabotaje. El resultado fue inevitable. De los 143 aviones en servicio de la Fuerzas Aéreas del Ejército estacionados en Oahu, menos de un tercio sobrevivió. Sólo 11 cazas norteamericanos pudieron despegar y contactar con el enemigo, cinco de los cuales utilizaron un aeródromo de adiestramiento de Haleiwa que la inteligencia japonesa había pasado por alto. El teniente Ken Taylor consiguió una de las pocas victorias aéreas de los defensores después de colocar su Curtiss P-40 tras la cola de una D3A Val:

"Le dirigí una corta ráfaga... no creo que fuesen más de 15 proyectiles. Mientras se incendiaba, se lanzó en el más perfecto tonel lento que he visto jamás. Todo lo que pude ver eran sus ruedas que sobresalían del humo y el fuego que rodeaba a la aeronave. Dio contra las olas lejos de la playa".

La segunda oleada de ataque llegó sobre el objetivo sobre las 08.50 horas, pero prácticamente no hubo respiro para los defensores entre las dos fases del ataque japonés, ya que los A6M Cero de la primera oleada habían permanecido sobre la isla. Sin embargo, la segunda oleada de aviones no estaba adecuadamente equipada para destruir buques capitales. Los únicos B5N Kate que quedaban eran los 50 aviones de los inexpertos grupos aéreos del *Shokaku* y el *Zuikaku*. Fueron asignados a aeródromos, dejando que los 80 bombarderos en picado D3A de los cuatro grupos bien entrenados realizasen los ataques sobre los buques de guerra. El plan original implicaba que los Val, con sus cargas de bombas relativamente ligeras, se concentrasen en rematar a los portaviones de la Flota del Pacífico. Puesto que los portaviones tenían cubiertas de vuelo sin blindaje, esta parte del plan era perfectamente factible. Sin embargo, los Val tenían muchísimas menos probabilidades de infligir un golpe mortal a los acorazados. El peso principal de su ataque cayó sobre el USS *Nevada*, que intentaba salir al mar. Las bombas llovieron en torno suyo y al menos consiguieron tres impactos. Estos daños, sumados a los efectos del anterior ataque, fueron suficientes para hacer que el buque embarrancara, en lugar de arriesgarse a hundirse y embotellar el canal principal de entrada a la rada desde el mar. Sin embargo, cuando llegaron los atacantes de la segunda oleada, las defensas norteamericanas ya estaban en acción y, gracias a ello, 15 de los D3A Val fueron derribados.

Extremo izquierda: Esta fotografía aérea, tomada poco después del ataque, muestra a cinco acorazados norteamericanos fondeados en la costa meridional de isla Ford. Son, de abajo a arriba, el USS *Arizona*, el *Tennessee*, el *West Virginia*, el *Maryland* y el *Oklahoma* (escorado). Recuadros a la izquierda, (arriba): El comandante Mitsuo Fuchida y (abajo), el vicealmirante Chuichi Nagumo. Inferior izquierda: Uno de los panfletos que llevaron los aviadores japoneses durante la incursión a Pearl Harbor. El dibujo muestra la explosión de un acorazado y una caricatura del presidente Roosevelt, que sale por la chimenea de un portaviones alcanzado. La inscripción en inglés dice: "¡Malditos! ¡Iros al diablo!" y al lado, en japonés, "Escucha a la voz del destino: abrid los ojos, estúpidos cegatos". Abajo: Gigantescas nubes de humo y devoradores incendios envuelven al *West Virginia* y al *Tennessee*, como testimonio de la furia del bombardeo japonés.

La operación había sido una destacada victoria táctica para la Armada japonesa

A las 10,00 horas, los aviones japoneses habían cumplido su misión y se retiraban hacia el norte. Los últimos en abandonar la zona del objetivo fueron los A6M Cero de una sección responsable de calcular los daños. Sus pilotos pudieron informar de que cuatro acorazados estaban hundidos o en proceso de hundimiento, junto a otros cuatro averiados. Varios otros buques fueron hundidos o dañados y un total de 188 aviones destruidos. A las 13,30 horas, la Primera Flota Aérea había recuperado sus aviones y el vicealmirante Nagumo puso rumbo a Japón. Sus pérdidas no habían sido graves. De una fuerza de ataque de 350 aviones, sólo 29 no consiguieron regresar. La operación había sido una destacada victoria táctica para la Armada japonesa, gracias a la ejemplar actuación de los aviadores japoneses.



TRH/US Army

Cuando los aliados intentaron abrir una brecha en el frente de Italia, desde Anzio en enero de 1944, les salió al paso la División de choque Hermann Göring.

¿Quiénes eran, se preguntaron los aldeanos italianos aquellos nuevos y extraños soldados alemanes? Llevaban los blusones estampados de camuflaje de las temidas *Waffen-SS*, pero no tenían las divisas negras con los dos siniestros caracteres rúnicos. En lugar de ello, las insignias eran blancas, con unas pequeñas águilas en ellas. Y sus pantalones eran de un tono azulado, en vez del usual gris verdoso. Una observación más detallada hubiera revelado que los hombres también llevaban las águilas de la *Luftwaffe* en el pecho y la gorra, pues eran soldados de la *Fallschirmpanzer-division* Hermann Göring, pero a los aldeanos italianos no les importaban ya excesivamente los asuntos de los *tedeschi* en esas fechas —enero de 1944—, porque Benito Mussolini había sido ajusticiado el 25 de julio del año anterior y el mariscal Badoglio había firmado un armisticio con los aliados el 3 de setiembre. La población italiana supo con rapidez en qué consistía ser una nación ocupada en vez de un aliado de los alemanes.

Censurados por los alemanes y llegados a través de intensos combates en el sur, unos informes hablaban de la devastación de Nápoles y Palermo y de la transformación, a manos de los alemanes, del histórico monasterio de Monte Cassino en una fortaleza. Pero ahora existían rumores de que los ingleses y los norteamericanos habían realizado otro desembarco en la costa occidental, a sólo unos pocos kilómetros de la propia Roma. ¿Qué estaba sucediendo?

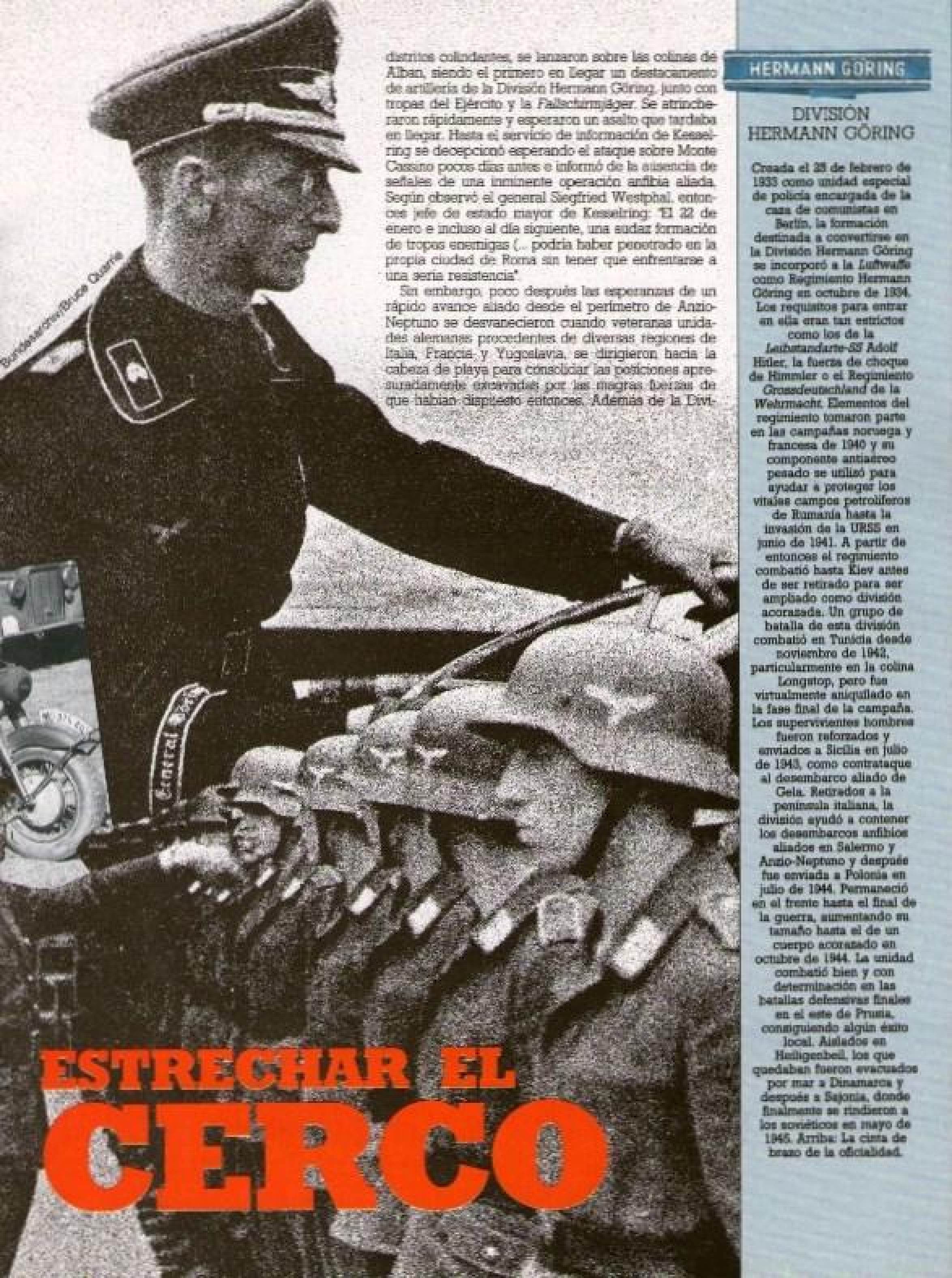
Lucas se sintió "como un cordero camino del matadero" con fuerzas insuficientes para asegurar los objetivos

En realidad, los aliados habían hecho un desembarco anfibio, de nombre clave operación "Shingle", en Anzio y Neptuno, en las primeras horas del 22 de enero de 1944. Tras la invasión con éxito de Sicilia el año anterior, los aliados habían obligado con intensos combates a los alemanes, incluida la División Hermann Göring, a huir a la Italia continental. Después habían cruzado el estrecho de Messina el 3 de setiembre y más tarde desembarcado en fuerza en Salerno, al sur de Nápoles (donde descansaba la División Hermann Göring). El *feldmarschall* (mariscal de campo) Albert Kesselring, comandante de las fuerzas alemanas en Italia, dirigió una briosa defensa y la división había ayudado a la punta de lanza de los contrataques que a punto estuvieron de arrojar a los aliados de vuelta al mar. Los alemanes tenían la ventaja de las elevaciones de terreno que dominaban la playa pero la potencia de fuego naval de los aliados resultó decisiva y se vieron obligados a retirarse a la primera de una serie de líneas defensivas a lo largo de Italia, en la que la División Hermann Göring defendió las colinas escarpadas de Sorrento, antes de retroceder al río Volturno para no arriesgarse a ser rodeada. Sin embargo, eso fue una simple medida provisional para dar tiempo a la Organización Todt a fortificar la línea Gustav, situada delante de Roma. Los aliados se percataron de que esta barrera sería un hueso duro de roer y, en diciembre de 1943, se encontraron en tablas, incapaces de avanzar más. Se decidió pues dar paso a la operación "Shingle", en la creencia de que si el mayor general John P. Lucas, comandante absoluto de los 36 000 hombres de la fuerza aliada, conseguía llegar a las colinas de Alban, cortaría las líneas de comunicación alemanas y les obligaría a trasladar las tropas de la línea Gustav para combatir aquella nueva amenaza. Gracias a Ultra, la máquina descifradora que posibilitaba a los aliados la lectura de los mensajes alemanes encriptados mediante Enigma, ya se sabía que la zona de Anzio estaba sólo ligeramente defendida, pero, desgraciadamente, Lucas padecía todavía pesadillas a consecuencia de Salerno y se volvió precavido en exceso, concentrándose en fortalecer su cabeza de playa en lugar de avanzar para asegurar las elevaciones de terreno que había ante él. En verdad que las órdenes que había recibido eran ambiguas: no había una directriz clara que diese a entender que las colinas Alban era el objetivo primario y en el propio diario de Lucas se lee que él se sentía "como un cordero camino del matadero" con fuerzas insuficientes para asegurar los objetivos.

Las noticias del desembarco aliado en Anzio y Neptuno llegaron a Kesselring a las 03.00 horas e inmediatamente envió la palabra clave "Richard" a todas las unidades. Este mensaje repetido significaba que un desembarco aliado amenazaba Roma y fue respondido por todas las unidades no situadas en la primera línea, incluida la División Hermann Göring y dos batallones de la 4.ª *Fallschirmjäger Division* (cazadores paracaidistas). Tal y como aseguraban los informes, el desembarco no tuvo prácticamente resistencia y sólo murieron 154 de los 36 000 hombres en las primeras 24 horas. Sin embargo, comoquiera que el general Lucas no aprovechó la oportunidad, Kesselring pudo contener la cabeza de playa. Elementos de todo tipo, de las unidades procedentes de Roma y


Bundesarchiv/Bruce Quarrie
Bundesarchiv

La División Hermann Göring, una formación excepcional en el orden de batalla nazi, no pertenecía a la *Wehrmacht* ni a las *Waffen-SS*. Se trataba de una acorazada de la *Luftwaffe*. El característico uniforme del teniente Musil (derecha) combina la gorra de las fuerzas aéreas con la chaqueta negra de los carristas de los zapadores de la división. Abajo: Un mecánico de la Hermann Göring repara una motocicleta BMW R-75. El drakar pintado sobre el sidecar denota que la unidad participó en la campaña noruega de 1940. Inferior: Un montaje Flak 38 de 2 cm autopropulsado del regimiento antiaéreo paracaidista de la división. Inferior, derecha: Los reclutas son inspeccionados por el comandante de la División Hermann Göring, el *generalleutnant* Paul Conrath. Llevan los blusones de vuelo, las divisas y los cascos de acero con el águila de la *Luftwaffe*.



ESTRECHAR EL CERCO

distritos colindantes, se lanzaron sobre las colinas de Alban, siendo el primero en llegar un destacamento de artillería de la División Hermann Göring, junto con tropas del Ejército y la *Fallschirmjäger*. Se atrincheraron rápidamente y esperaron un asalto que tardaba en llegar. Hasta el servicio de información de Kesselring se decepcionó esperando el ataque sobre Monte Cassino pocos días antes e informó de la ausencia de señales de una inminente operación anfibia aliada. Según observó el general Siegfried Westphal, entonces jefe de estado mayor de Kesselring: "El 22 de enero e incluso al día siguiente, una audaz formación de tropas enemigas (... podría haber penetrado en la propia ciudad de Roma sin tener que enfrentarse a una seria resistencia".

Sin embargo, poco después las esperanzas de un rápido avance aliado desde el perímetro de Anzio-Neptuno se desvanecieron cuando veteranas unidades alemanas procedentes de diversas regiones de Italia, Francia y Yugoslavia, se dirigieron hacia la cabeza de playa para consolidar las posiciones apresuradamente excavadas por las magras fuerzas de que habían dispuesto entonces. Además de la Divi-

HERMANN GÖRING

DIVISIÓN HERMANN GÖRING

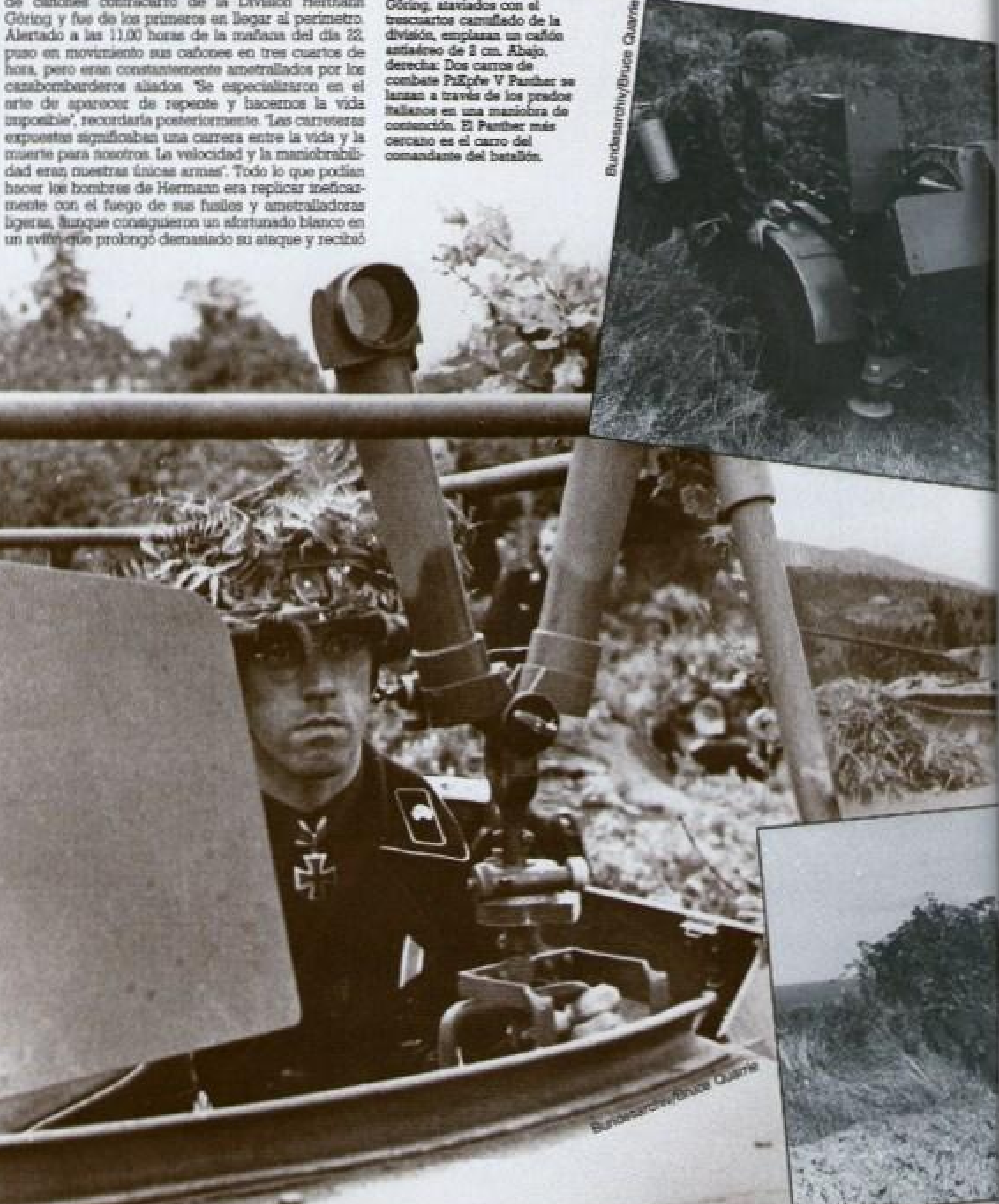
Creada el 23 de febrero de 1933 como unidad especial de policía encargada de la caza de comunistas en Berlín, la formación destinada a convertirse en la División Hermann Göring se incorporó a la *Luftwaffe* como Regimiento Hermann Göring en octubre de 1934. Los requisitos para entrar en ella eran tan estrictos como los de la *Leibstandarte-SS* Adolf Hitler, la fuerza de choque de Himmler o el Regimiento *Grossdeutschland* de la *Wehrmacht*. Elementos del regimiento tomaron parte en las campañas noruega y francesa de 1940 y su componente antiaéreo pesado se utilizó para ayudar a proteger los vitales campos petrolíferos de Rumania hasta la invasión de la URSS en junio de 1941. A partir de entonces el regimiento combatió hasta Kiev antes de ser retirado para ser ampliado como división acorazada. Un grupo de batalla de esta división combatió en Tunicia desde noviembre de 1942, particularmente en la colina Longstop, pero fue virtualmente aniquilado en la fase final de la campaña. Los supervivientes hombres fueron reforzados y enviados a Sicilia en julio de 1943, como contrataque al desembarco aliado de Gela. Retirados a la península italiana, la división ayudó a contener los desembarcos anfibios aliados en Salermo y Anzio-Neptuno y después fue enviada a Polonia en julio de 1944. Permaneció en el frente hasta el final de la guerra, aumentando su tamaño hasta el de un cuerpo acorazado en octubre de 1944. La unidad combatió bien y con determinación en las batallas defensivas finales en el este de Prusia, consiguiendo algún éxito local. Aislados en Heiligenbeil, los que quedaban fueron evacuados por mar a Dinamarca y después a Sajonia, donde finalmente se rindieron a los soviéticos en mayo de 1945. Arriba: La cinta de brazo de la oficialidad.

sión Hermann Göring, que había llegado desde Garigliano, estaban la 3.ª, 15.ª y 26.ª Divisiones *Panzergrenadier*; el resto de la 4.ª *Fallschirmjäger*, procedente de Perugia, la 65.ª y 362.ª Divisiones de Infantería, la 715.ª División de Infantería (motorizada) y la 114.ª División (ligera) *Jäger*.

El *leutnant* (teniente) Hermann dirigía una batería de cañones contracarro de la División Hermann Göring y fue de los primeros en llegar al perímetro. Alertado a las 11.00 horas de la mañana del día 22, puso en movimiento sus cañones en tres cuartos de hora, pero eran constantemente ametrallados por los cazabombarderos aliados. "Se especializaron en el arte de aparecer de repente y hacernos la vida imposible", recordaría posteriormente. "Las carreteras expuestas significaban una carrera entre la vida y la muerte para nosotros. La velocidad y la maniobrabilidad eran nuestras únicas armas". Todo lo que podían hacer los hombres de Hermann era replicar ineficazmente con el fuego de sus fusiles y ametralladoras ligeras, aunque consiguieron un afortunado blanco en un avión que prolongó demasiado su ataque y recibió por ello un impacto en el motor y casi inmediatamente se estrelló contra el suelo.

Cuando llegó a Anzio, Hermann se horrorizó ante la parquedad de las defensas alemanas y aun más ante la gigantesca armada de buques estacionados junto a la costa pues, como veterano de Salerno, conocía perfectamente los efectos del bombardeo naval. Du-

Abajo: El ***oberleutnant*** **Karl Rossman, comandante del 1.er Batallón del Regimiento Panzer de la Hermann Göring, con la Cruz de Caballero que ganó en la URSS en 1941. Derecha: Soldados de la Hermann Göring, ataviados con el trescuartos camuflado de la división, emplazan un cañón antiaéreo de 2 cm. Abajo, derecha: Dos carros de combate PzKpfw V Panther se lanzan a través de los prados italianos en una maniobra de contención. El Panther más cercano es el carro del comandante del batallón.**



Bundesarchiv/Bruce Quarrie

Bundesarchiv/Bruce Quarrie



Inferior, centro: Los cañones de 88 mm montados en camiones del regimiento antiaéreo de la división servían con frecuencia como contracarros. Inferior, derecha: Paracaidistas del Regimiento *Jäger* de la Hermann Göring en ruta hacia la cabeza de playa de Anzio.

rante la preocupante noche del 22 de enero. Hermann mantuvo en movimiento constante a sus cañones para dar la impresión de una fuerza mucho mayor, llegando incluso a disuadir a una sección de carros de combate ligeros M3 Honey de la 3.ª División de Infantería norteamericana para que no continuaran su avance. Esta división, mandada por el general Lucian Truscott, no se alegró precisamente de encontrar su sector defendido por los "viejos adversarios" de la División Hermann Göring, que rápidamente "convertían cualquier patio de granja en un nido de ametralladoras".

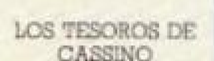
El plan de Lucas consistía básicamente en que las fuerzas británicas del sector septentrional de la cabeza de playa irrumpiesen por la carretera Carroceto-Campoleone en dirección a Roma, mientras que las tropas norteamericanas del sector meridional se dirigían a Cisterna –donde estaba emplazada la División Hermann Göring– amenazando así la retaguardia del Décimo Ejército del general Heinrich von Vietinghoff, alrededor de Monte Cassino. Desgraciadamente para Lucas, para cuando se dispuso a lanzar un ataque a gran escala el 29 de enero, las tropas alemanas que defendían el perímetro habían pasado de 20 000 hombres a 70 000. Más aún, las débiles tropas de la Hermann Göring habían sido reforzadas por la veterana 26.ª División *Panzergrenadier*. El mando absoluto de las fuerzas alemanas en Anzio por aquel entonces se le otorgó al comandante del Catorceavo Ejército, el general Eberhard von Mackensen.

Cuando los aliados comenzaron por fin su ofensiva el 30 de enero, los primeros honores le tocaron a la División Hermann Göring. El ataque norteamericano fue encabezado por el 1.º y 3.º Batallones Ranger, junto con el 4.º Batallón de reserva –los "Ranger de Darby"– mandados por el coronel William Orlando Darby, quien los había modelado según el esquema de los comandos británicos. Ya habían combatido con la División Hermann Göring en Sorrento, y estaban en buena forma cuando formaron y empezaron a avanzar, después de oscurecer, en la fría noche sin luna del 29 de enero. Sin embargo, los expertos granade-

Bundesarchiv/Bruce Quarrie

Bundesarchiv/Bruce Quarrie

IWM



LOS TESOROS DE CASSINO

El monasterio benedictino de Monte Cassino, situado a más de 5 000 m sobre el valle de Liri, era un importante punto estratégico que bloqueaba la principal ruta de los Aliados hacia Roma en el invierno de 1943. Sin embargo, a causa de su valor histórico, no fue ocupado inicialmente, ocupándose las montañas colindantes. Aun así, existía el riesgo de que proyectiles perdidos alcanzasen el monasterio, y un oficial austríaco de la División Hermann Göring, el *oberstleutnant* (teniente coronel) Julius Schlegel, se preocupó por los posibles daños o destrucción de aquellos tesoros artísticos de incalculable valor. Vencido el rechazo de los monjes a separarse de sus tesoros (corrían muchos rumores sobre saqueos de los alemanes) y, con el consentimiento del abad Dom Gregorio Diamare, Schlegel preparó por iniciativa propia un transporte divisional para retirar las obras de arte a Roma. Enterados del traslado, los Aliados acusaron a los hombres de la División Hermann Göring de pillaje. Sin embargo, los tesoros fueron cuidadosamente embalados y llevados en camiones de la *Luftwaffe* a Roma, donde fueron ceremoniosamente cedidos a un representante de la Santa Sede. Los monjes de Cassino celebraron una misa especial por Schlegel y sus hombres. Sin embargo, las historias sobre el saqueo continuaron y, al final de la guerra, Schlegel pasó siete meses en una prisión aliada antes de ser liberado finalmente gracias a la intervención personal del mariscal de campo Harold Alexander.

ros del general Paul Conrath les esperaban con francotiradores, ametralladoras y morteros en posiciones bien camufladas con amplísimos sectores de tiro, apoyados por carros de combate PzKpfw III y IV y cañones autopropulsados StuG III. Tres de los carros de combate de la Hermann Göring resultaron inutilizados casi inmediatamente, uno por una granada y dos por lanzacohetes, pero los Ranger quedaron poco después inmovilizados por un fuego bien dirigido. Mientras se arrastraban entre las numerosas trincheras, combatían desesperadamente para avanzar y hubo algunos salvajes encuentros cuerpo a cuerpo, pero la División Hermann Göring estaba decidida a no dejarles pasar. Gradualmente, los dos batallones Ranger fueron quedando rodeados. El último mensaje que el coronel Darby recibió por la radio fue del primer sargento Robert Ehalt: "Nos estamos quedando sin municiones. Pero no me rindo. Están entrando ahora en el edificio..." Hubo sonidos de disparo y la radio quedó en silencio. Sólo seis de los 803 hombres de ambos batallones Ranger escaparon con vida.

La 3.ª División norteamericana, que había seguido a los Ranger, también era incapaz de abrirse paso y sus carros de combate de apoyo no podían desplegarse adecuadamente a causa de las numerosas zanjas de irrigación que serpenteaban por los antiguos pantanos. El general Truscott se vio obligado a detener el ataque y los alemanes contraatacaron de nuevo, haciendo retroceder incesantemente a los británicos desde el 3 al 10 de febrero, fechas en las que el punto fuerte constituido por la "fábrica" Aprilia, volvió una vez más a sus manos. Lucas retiró a todas sus tropas al interior de un perímetro defensivo, anteriormente preparado. En su propio frente, la División Hermann Göring del general Conrath había estado también activa, aunque sus ataques contra la 3.ª División de Truscott fueron en gran parte de diversión, con la idea de mantener a los norteamericanos inmovilizados mientras se procedía al ataque principal. Aun así, consiguieron volver a capturar Ponte Rotto, un pequeño pueblo que había sido capturado por los Ranger de Darby durante su ataque nocturno y que había sido reforzado. Las tropas alemanas aprovecharon bien la oscuridad, infiltrándose en las líneas angloamericanas como fantasmas y matando silenciosa-



Izquierda: El *generalleutnant* Conrath examina un pergamino iluminado regalado al *oberstleutnant* Julius Schlegel (fotografiado abajo, junto al abad Gregorio Diamare) por los monjes de Monte Cassino por poner a salvo los tesoros artísticos del monasterio llevándolos al Vaticano. Abajo: Prisioneros de guerra de la División Hermann Göring transportados sobre un Bren británico mientras (abajo, derecha) los prisioneros aliados son conducidos a pie, desde Anzio, por sus captores.

RHL/Bundesarchiv

mente a los centinelas hasta que las bengalas señalaron el comienzo de otra lluvia de fuego de artillería y el silencio resultó ya inútil. El trance aliado se iba haciendo más desesperado: rodeados en una estrecha cabeza de playa de apenas 22 km de profundidad, los hombres y vehículos se vieron pronto tan apiñados que la artillería alemana hubiera encontrado muy difícil no darles. Más aún, el 16 de febrero, los alemanes se habían asegurado ya una ventaja numérica de aproximadamente 125 000 contra 100 000: un adversario todavía escaso para un ataque contra posiciones preparadas, pero los aliados tenían el mar a sus espaldas.

Mackensen quería prolongar su éxito inicial con un buen asalto contra el centro de la línea para dividir en dos la cabeza de playa aliada. Hitler se lo impidió, insistiendo en un ataque contra un frente mucho más estrecho centrado en Aprilia y encabezado por el recién llegado Regimiento de Infantería *Lehr* (Instrucción), que ni siquiera tenía experiencia de combate. Una vez más, este asalto principal iba a ser apoyado por la División Hermann Göring, cuya misión era inmovilizar a la 3.ª División norteamericana e impedir que las reservas pasasen al sector amenazado.

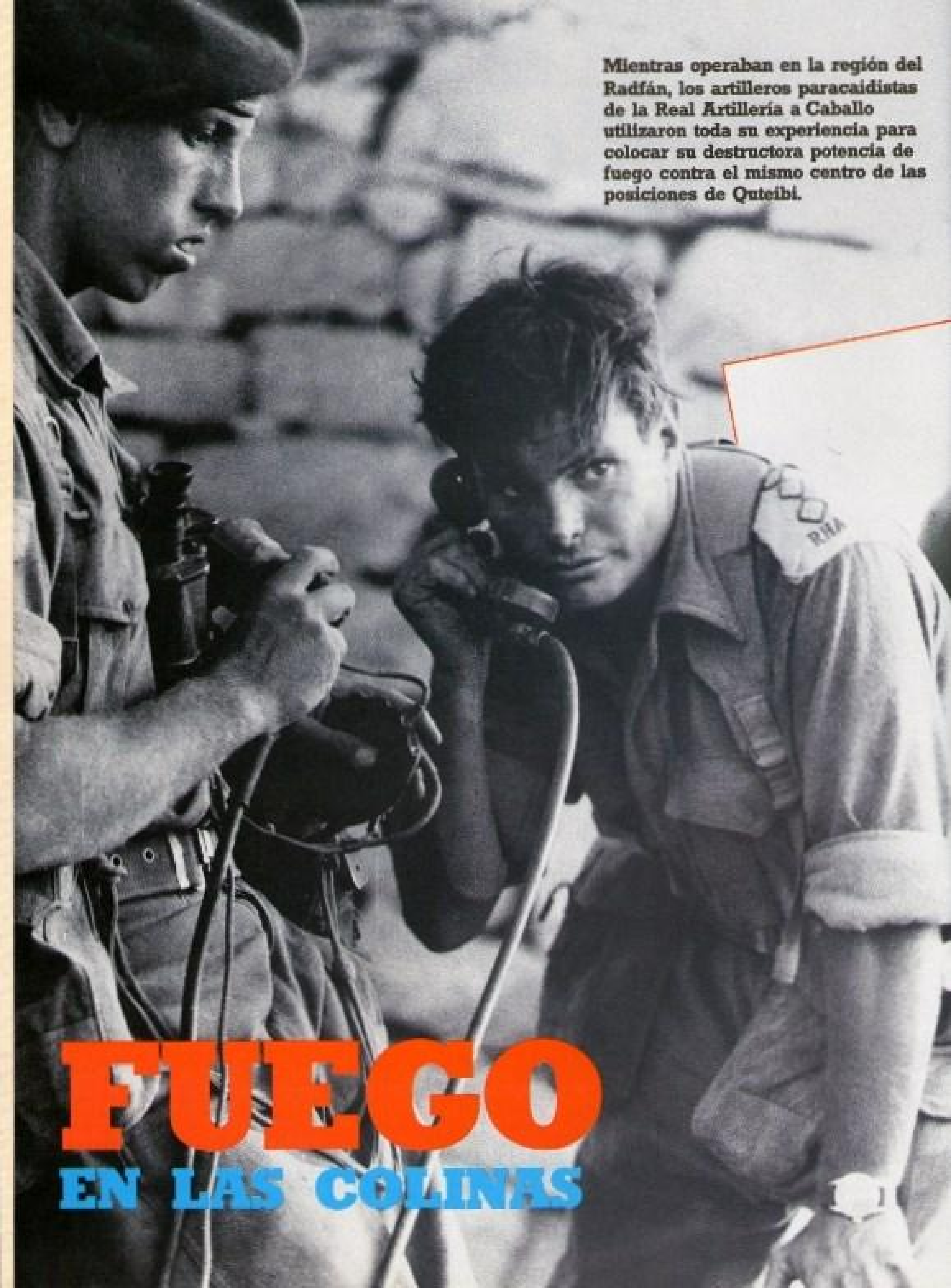
Durante una tregua momentánea en la que ambos bandos retiraron a los caídos, los médicos de la Hermann Göring encontraron 38 muertos

El segundo contrataque alemán comenzó con una cortina de fuego de artillería de media hora a las 06,00 horas el 16 de febrero. Pronto se evidenció la insensatez de llevar al novato Regimiento *Lehr* al punto de asalto principal, pues cedió pronto al pánico y retrocedieron en desorden. No así la División Hermann Göring, que avanzó tenazmente frente a una feroz resistencia. Las bajas en la Hermann Göring y la 3.ª División norteamericana fueron numerosas; durante una tregua momentánea en la que ambos bandos retiraron a los caídos, los sanitarios de la Hermann Göring encontraron 38 muertos y un número igual de heridos sólo en el estrecho sector en frente del 504.º Regimiento de Paracaidistas norteamericano. La mañana del 17 de febrero, la situación aliada era crítica. El general Mark Clark, comandante absoluto del Quinto Ejército norteamericano, se resistía a destituir a su viejo amigo Lucas, aunque éste había resultado inepto para el trabajo que se le había encomendado, por lo que nombró al general Truscott segundo de Lucas, con el fin de otorgar a Lucas un mando menos delicado una vez se hubiese estabilizado la situación en Anzio.

Durante todo el día, los alemanes atacaron y, al anochecer, estaban satisfechos por el éxito, a pesar de las numerosísimas víctimas, convencidos de que un último empuje para el día 18 enviaría a los aliados al mar. No sería así. Durante todo el día, mientras los aviones aliados y alemanes bombardeaban, ametrallaban y combatían unos con otros en los cielos de la cabeza de playa, la infantería y los carros de combate (los alemanes disponían ahora de refuerzos formados por numerosos PzKpfw V Panther y PzKpfw VI Tiger), se disparaban a bocajarro. Pero la diferencia que suponía la presencia de Truscott en el cuartel general del cuerpo aliado pronto se dejó sentir y ni siquiera los veteranos de la División Hermann Göring de Paul Conrath pudieron hacer mucho frente a la abrumadora cortina de fuego de artillería enviada por los bien entrenados artilleros de la 3.ª División. A media tarde del día 19 estaba claro para ambos bandos que Mackensen había gastado su último cartucho. Ambas fuerzas hicieron entonces una pausa para cuidar sus heridos y reagruparse.

Mackensen reanudó la ofensiva el día 28, esta vez con su ataque principal en el sector de Cisterna, con las divisiones 26.ª, 362.ª y la Hermann Göring. A pesar de la ferocidad del asalto, después de un día y medio los alemanes habían hecho un avance mínimo a través de los campos de minas y las atrincheradas posiciones de la 3.ª División, que se había fortificado durante la pausa del combate. Entonces, el 2 de marzo, los cielos se despejaron y volvieron los bombarderos aliados para hostigar de tal modo las posiciones alemanas que el asalto tuvo que ser abortado. Mackensen pasó a la defensiva, a pesar de la ira de Hitler, y se combatió de modo disperso en la cabeza de playa hasta mayo, momento que Truscott escogió para lanzar la operación 'Buffalo', el intento final del avance hacia Roma. Entretanto, la División Hermann Göring había sido retirada y enviada a Leghorn para descansar y reequiparse, pero cuando se lanzó el ataque aliado, al amanecer del 23 de mayo, fue llamada para ayudar a bloquear la carretera a Roma.

Esta vez, la división combatía en el lado oriental de las colinas Alban, que el empuje aliado había conseguido rebasar antes de su llegada, y estaba encargada de la defensa de Valmontone. La importancia de esta población era que se encontraba en la Carretera 6, la ruta principal procedente de Cassino, a lo largo de la cual tenían que pasar las fuerzas alemanas que se retiraban hacia Roma desde la línea Gustav. Cisterna cayó finalmente el 25 de mayo y los aliados se encaminaron por el valle hacia Valmontone, mientras que las unidades británicas y de la Francia Libre, entre otras, perseguían y acosaban a las alemanas que se retiraban al noroeste hacia la Carretera 6 desde Cassino. Aquella situación fue un infierno para todas las unidades, independientemente de lo veteranas que fuesen, pero los hombres de la Hermann Göring hicieron lo que pudieron. Junto a las vapuleadas 362.ª y 715.ª Divisiones y reforzados por las divisiones 4.ª *Fallschirmjäger*, 3.ª y 65.ª *Panzergrenadier*, mantuvieron abierta la carretera el tiempo suficiente para que escapase el Décimo Ejército de Vietinghoff. Los hombres de la División Hermann Göring pudieron sentirse orgullosos, por que su presencia retrasó seis meses la ocupación aliada de Roma.



Mientras operaban en la región del Radfán, los artilleros paracaidistas de la Real Artillería a Caballo utilizaron toda su experiencia para colocar su destructora potencia de fuego contra el mismo centro de las posiciones de Quteibi.

FUEGO EN LAS COLINAS

'Nunca se rendirá en el combate y soportará las más horribles heridas arrastrándose lejos hasta morir a solas en lugar de pedir ayuda a su enemigo. Su territorio es tal que unos pocos hombres pueden resistir todo un batallón. Es fanáticamente independiente y, según un dicho local, 'Cada nativo se considera un Sultán'. A menos que se pacte un acuerdo que le permita su independencia, el Quteibi marchará a las colinas y todo empezará de nuevo'.

Así escribiría Harry Cockerill, un antiguo oficial del SAS, describiendo 'al enemigo' de Arabia del Sur. Estas pocas palabras reflejan la naturaleza de un conflicto en el que, por entonces, se veían implicados miles de soldados británicos y árabes en un intento de pacificar un pequeño trecho de territorio habitado por algunos de los mejores guerrilleros del mundo: los nativos Quteibi de las montañas del Radfán. En apoyo de estas secciones estaban los cañones de la Real Artillería a Caballo (RHA) y un regimiento en particular, el 7.º Regimiento Ligero de Para.

Los orígenes de la campaña del Radfán residen en dos incidentes que tuvieron lugar en la esquina sudoeste de la península arábiga a comienzos de los sesenta. El primero de ellos fue un golpe de estado en Yemen en setiembre de 1962, que expulsó al tradicional legislador, el Imán, y su régimen fue sustituido por un gobierno de izquierdas fuertemente apoyado por secciones y armas cedidas por el presidente Gamal Abdel Nasser, jefe de estado egipcio. Las repetidas llamadas del Yemen a la población de la Federación de Arabia del Sur (FAS) para que apoyasen la futura batalla contra la autoridad británica condujeron al segungo incidente, en diciembre de 1963. Tras meses de huelgas y estallidos de violencia, alguien arrojó una granada al alto comisionado británico, sir Kennedy Trevaskis, cuando se preparaba para viajar en avión, desde el aeropuerto de Khormaksar, en Adén, a Londres para una conferencia al más alto nivel. Irónicamente, esta conferencia estaba destinada a calmar las tensiones en la FAS. Tras el incidente de la granada, se declaró el estado de emergencia.

Aunque había una sustanciosa guarnición británica en Adén, no era lo bastante fuerte para reprimir a los 'Lobos del Radfán', los Quteibi. Los rebeldes estaban armados por los yemeníes y se habían encolerizado cuando las secciones británicas intentaron impedirles saquear el tráfico de cargas y pasajeros en la carretera de Dhala, entre Adén y Sana'a, la capital de Yemen. Los Quteibi y los británicos habían estado vigilándose los unos a los otros desde 1890 y ahora los yemeníes tenían la herramienta perfecta con la que responder al control de la zona fronteriza entre el Yemen y la FAS, que estaba a unos 95 km de Adén, en el corazón de las montañas del Radfán.

Después de julio de 1963 los Quteibi empezaron a ser especialmente activos y se pidieron refuerzos. Elementos de la 16.ª Brigada Para habían estado haciendo turnos rotatorios por guarniciones en Bahrain, donde debían estar disponibles para apoyar a Kuwait en caso de que Iraq repitiese su amenazador comportamiento de 1962. Los artilleros de la brigada eran el 7 RHA, del que una batería apoyaba a cada uno de los tres batallones de Para dondequiera que fuesen.



Extremo izquierdo: Ayudado por el artificiero Ulyett (a la izquierda), el capitán Hugh Colley ordena cesar el fuego sobre las posiciones de Quteibi. Abajo, izquierda: El artillero Gerald Walsh introduce otro proyectil en la recámara de su obús. Inferior: El artillero Bill Taylor marca sus blancos. Abajo: Los artilleros de la Batería G (Sección de Mercer) lanzan otra granada de alto explosivo.

Lt. Col. R.J.R. Symonds

IWM

IWM



El 7 RHA

El 7.º Regimiento de la Real Artillería de Caballería (7 RHA) se formó en 1961. Hasta entonces había cuatro regimientos del RHA en la Real Artillería, junto con el 33.º Regimiento Ligero de Paracaidistas, que servían en funciones aerotransportadas con la 16.ª Brigada de Paracaidistas. Cuando se decidió reducir a tres los regimientos RHA, fue disuelto el 33 Regimiento Ligero de Paracaidistas, junto con el 2 y el 4 RHA. Esto supuso que la nueva unidad, el 7 RHA, hubiese de cumplir cometidos aerotransportados. Las nueve grandes baterías de la Real Artillería de Caballería quedaron entonces agrupadas en tres regimientos: el 1.º, el 3.º y el 7.º. Al reorganizar la RHA de este modo, se pensaba crear una agrupación de élite por la que pasarían los oficiales y hombres de la Real Artillería a fin de que adquiriesen la mayor experiencia posible en el empleo de la artillería. Después de que en 1977 se disolviera asimismo la 16.ª Brigada Paracaidista, el 7 RHA sirvió en Alemania Occidental durante cuatro años, y la función de despliegue rápido pasó al 4.º Regimiento de Campaña de la Real Artillería. A finales de 1983, se creó la 5.ª Brigada Aerotransportada y el 7 RHA volvió a la función aerotransportada como regimiento de artillería de esta brigada. Cada batería apoya permanentemente a un batallón de la mencionada brigada: la Batería F (Esfinge) apoya al 2 Paracaidista; la Batería G (Sección de Mercer) apoya al 2.º Batallón, el 2.º de Gurkas del Rey Eduardo; y la Batería I (Sección Bull) apoya al 3 Paracaidista. Lógicamente, el 7 RHA se ha requipado con el cañón ligero Royal Ordnance de 105 mm. Arriba: La insignia de la Real Artillería a Caballo.

El 1.º Batallón del Regimiento de Paracaidistas (1 Para) estaba apoyado por la Batería F (Esfinge); el 2 Para por la Batería G (Sección de Mercer); y el 3 Para por la Batería I (Sección Bull). En julio de 1963, el 3 Para y la Sección Bull estaban estacionados en Hamala Camp, en Bahrain. Estas dos unidades visitaron el Radfán en julio de 1963. Sólo se envió con el 3 Para una Sección de la Batería RHA, bajo el mando del capitán Hugh Colley, pues se consideraba el conflicto principalmente como una guerra de infantería. El 3 Para había estado en alerta permanente durante su despliegue a Bahrain y cuando llegó la orden de prepararse para marchar dentro de tres horas, el comandante de batería, el mayor David Drew, estaba tranquilo. Acababa de empezar un partido de *hockey* en la batería; duraría unos 90 minutos. Ya que la batería podía estar lista para marchar en los 90 minutos restantes, Drew ordenó que continuase el juego. La Sección de Hugh Colley, formada por tres obuses de montaña de 105 mm salió a tiempo.

Sin embargo hubo muy poca acción durante esta gira de pre-emergencia y el batallón y la Sección de artillería volvieron a Adén un mes después. A comienzos de 1964 la situación empeoró de nuevo. Esta vez, los hombres del grupo 3 Para, mandado por el teniente coronel Anthony Farrar-Hockley, estuvieron metidos hasta el cuello.

Una vez que los cañones estaban en posición, había que construir sangares de rocas para protegerlos

La primera oportunidad para la acción le tocó a la Compañía B del 3 Para, asignada al comando 45 de la Real Infantería de Marina. El 3 de mayo de 1964, tras la cancelación de un salto en paracaídas en apoyo del Comando 45, la compañía se abrió paso combatiendo desde la base local de Habilayn hasta el Guadi Taym para capturar una colina denominada "Cap Badge", que dominaba la aldea de El Naqil. Fue la Batería J, no aerotransportada, del 3 RHA la que apoyó a los infantes de marina y paracaidistas durante esta batalla y tuvo los mismos problemas que padecerían las baterías del 7 RHA en el futuro. El más crucial de ellos fue la dificultad para trasladar los cañones en el abrupto terreno mientras les disparaban los tiradores Quteibi.

Dos semanas después del bautismo de fuego de la Compañía B, el resto del 3 Para, junto con los cañones de la Sección Bull, se situaron en Habilayn, 15 km al sudoeste de El Naqil y bautizada por los paracaidistas "Villa Pegaso". El trabajo de Farrar-Hockley consistía en capturar y asegurar el cerro Bakri, uno de los lugares dominantes que protegía el punto fuerte Quteibi del Guadi Dhubsan. Al principio, esta operación la llevó a cabo una formación creada *"ad hoc"* conocida como "Radforce". Posteriormente fue sustituida por la 39.ª Brigada de Infantería.

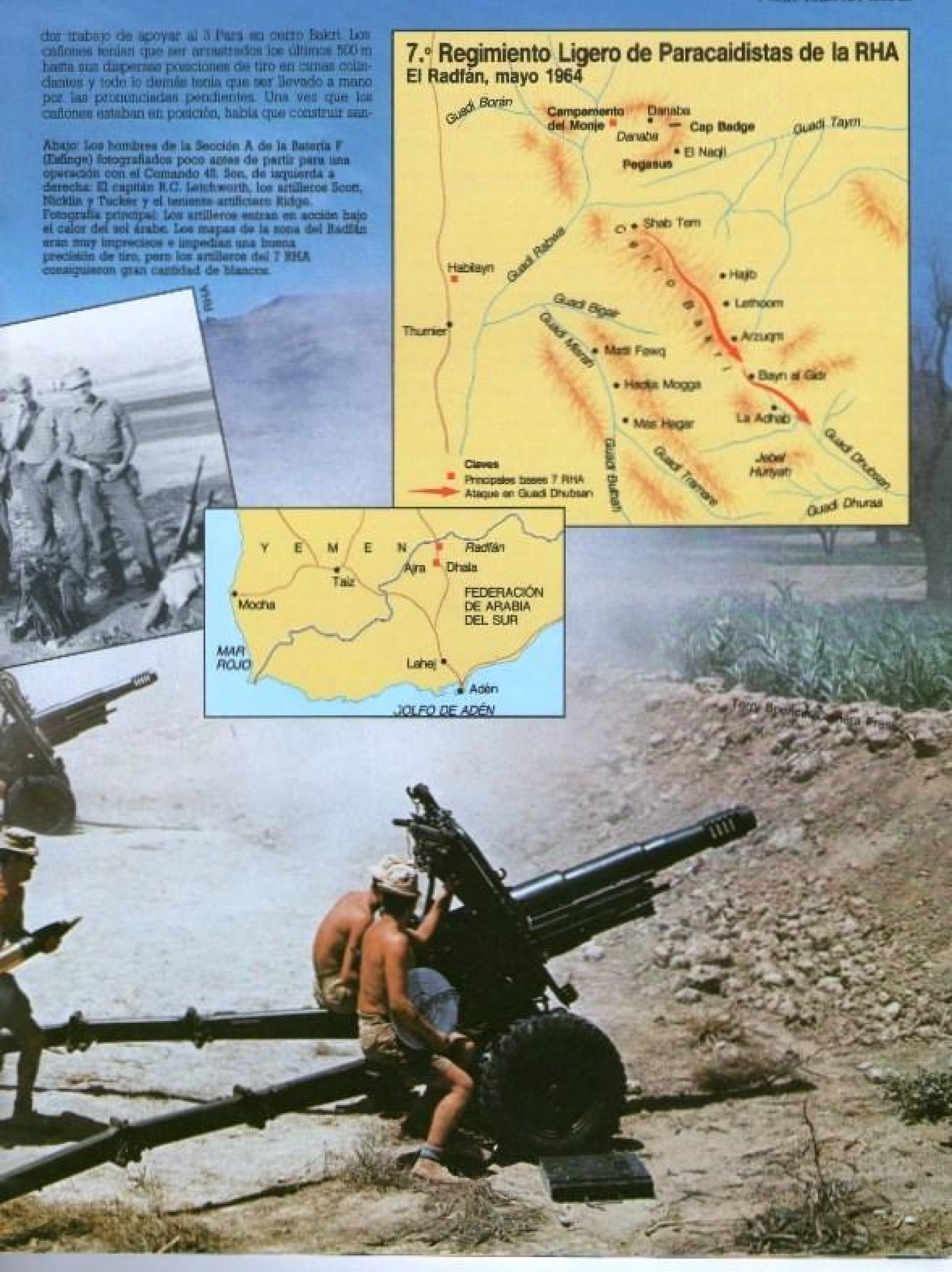
Tras su llegada a Habilayn, los cañones de la Sección Bull habían sido emplazados para apoyar las operaciones de toda la zona del cerro Bakri. Cuando Farrar-Hockley recibió la orden de atacar cerro Bakri, él ordenó, sin embargo, trasladar sus cañones al extremo más seguro del cerro, en un lugar que dominaba el Guadi Taym.

El traslado de los cañones era un trabajo espinoso y a veces agotador. Donde era posible, los cañones eran remolcados por Land Rover en las carreteras, en caso contrario los cañones, munición y suministros tenían que ser trasladados a hombro o por helicóptero a la eslinga. Ninguna de estos sistemas era fácil. En el aire caliente y enrarecido que había a 1 200 y 1 500 m de altitud, los helicópteros experimentaban a veces dificultades para elevar cargas livianas, dejando solos a los cañones; los servidores de cañones y la
munición. En más de una ocasión hubo que aplazar
un traslado simplemente porque los helicópteros Bel-
vedere y Wessex eran incapaces de elevar un cañón
los últimos 900 m hasta su emplazamiento. El ca-
ñón tenía que ser abandonado con un pequeño equi-
po que lo arrastraría colina arriba.

Los trabajos como éste eran difíciles en cualquier
época, pero especialmente cuando las temperaturas
alcanzaban los 48 grados a la sombra. El traslado de
las piezas era a veces demasiado duro incluso para
llevarlas a hombros y los cañones tenían que ser
desmantelados y sus componentes transportados in-
dividualmente hasta su posición. El tubo tenía que ser
transportado entre cuatro hombres, su cureña entre
dos y cada proyectil de su munición pesaba 13 kg; el
artillero podía llevar dos proyectiles a la vez hasta la
posición del cañón. El artillero (y actualmente sargen-
to mayor) Alan Bell recuerda vívidamente el agota-



dor trabajo de apoyar al 3 Para en cerro Bakri. Los cañones tenían que ser arrastrados los últimos 500 m hasta sus dispersas posiciones de tiro en cimas colindantes y todo lo demás tenía que ser llevado a mano por las pronunciadas pendientes. Una vez que los cañones estaban en posición, había que construir san-



Abajo: Los hombres de la Sección A de la Batería F (Esfinge) fotografiados poco antes de partir para una operación con el Comando 45. Son, de izquierda a derecha: El capitán R.C. Letchworth, los artilleros Scott, Nicklin y Tucker y el teniente-artificiero Ridge. Fotografía principal: Los artilleros entran en acción bajo el calor del sol árabe. Los mapas de la zona del Radfán eran muy imprecisos e impedían una buena precisión de tiro, pero los artilleros del 7 RHA consiguieron gran cantidad de blancos.

CERRAR EL CÍRCULO

La experiencia del 2.° Batallón del Regimiento Paracaidistas (2 Para) durante el conflicto de las Malvinas en 1982 constituye una interesante postdata a la campaña del Radfán. Cuando se disolvió la 16.ª Brigada de Paracaidistas en 1977, el 7.° Regimiento Ligero de Paracaidistas de la Real Artillería a Caballo (7 RHA) pasó a cometidos terrestres en Alemania Occidental con el Ejército británico del Rin. Los obuses de montaña de 105 mm, ya obsoletos, fueron vendidos. El regimiento se requipó entonces con cañones FH70 de 155 mm. A finales de 1983, el 7 RHA volvió a la función aerotransportada y, una vez más, se convirtió en una unidad artillera paracaidista. Dos años después, el oficial al mando del regimiento, el teniente coronel Richards, visitó la Sección Bull durante unos ejercicios de tiro de dos semanas de duración en las Malvinas. Junto al Cuartel General de las Fuerzas Terrestres de las Islas Malvinas se desplegaron dos obuses *pack* de 105 mm capturados al 4.° Regimiento de Artillería argentino durante la batalla de Ganso Verde. Algo de aquellos cañones le resultó familiar al teniente coronel Richards... y se acercó para echar un vistazo. Cuando Richards reconoció los registros como británicos, su curiosidad aumentó aún más. Cogió una pequeña navaja y raspó parte de la pintura del escudo del cañón. Justo donde esperaba encontrarla, Richards descubrió la vieja insignia de la Sección Bull. ¡Durante la guerra de las Malvinas, el 2 Paracaidista había sido bombardeado por los mismos cañones que habían apoyado al 3 Paracaidistas en el Radfán.

gares de rocas para protegerlos del fuego de los francotiradores. Para los mismos artilleros se construían sangares de dos o tres plazas en posiciones defensivas alrededor del perímetro del emplazamiento del cañón.

Los hombres vivían de los paquetes de raciones para 10 personas y el agua se llevaba en latas al amanecer, antes de que se calentase demasiado. Aunque los prolongados turnos en Bahrain y Kuwait, junto con el extenuante entrenamiento llevado a cabo por todos los paracaidistas, había aclimatado a los artilleros al insufrible calor y los mantenía en forma, seguía siendo una vida muy dura. Cuando no estaban en acción, los servidores de los cañones holgazaneaban en sus sangares, bajo escudos elaborados con mantas y ponchos mientras el centinela del cañón se colocaba a la sombra de las redes de camuflaje que tapaban el cañón. El aburrimiento era lo peor, junto con la interminable espera de órdenes de tiro procedentes de los oficiales de observación avanzada (FOO) asignados al 3 Para y la otras unidades del ejército, y los observadores de fuego naval (NGO) asignados al Comando 45.

Pronto, las cosas se complicaron para los artilleros, cuando el 3 Para empezó a despejar el cerro el 18 de mayo. La batalla duró ocho días, con los artilleros de la Sección Bull lanzando sus proyectiles de alto explosivo peligrosamente cerca de los infantes. A pesar de las rudas condiciones, los artilleros desempeñaron su papel a la perfección. Resulta fácil dar por supuesto que el fuego de artillería sea preciso sin considerar siquiera las verdaderas dificultades y peligros a que se enfrentan los artilleros. En cerro Bakri, los artilleros de la Sección Bull actuaron soberbiamente. La mayor parte de los elogios por la captura del cerro fueron para el 3 Para, pero Farrar-Hockley no tardó en alabar a sus propios artilleros por su participación en la eliminación de la resistencia de los nativos. La eliminación de guerrilleros en su propio terreno –y los Quteibi eran los mejores guerrilleros con los que el Ejército británico se había enfrentado– era un trabajo monumental y el 7 RHA logró sin embargo una gran precisión de tiro.

Los FOO no merecen menos elogios. Durante sus traslados con las secciones avanzadas, localizaban los puntos fuertes enemigos y pedían fuego de granadas rompedoras para, al menos, aterrorizar al enemigo. Trabajaron de maravilla. El capítulo final en la gira del 3 Para fue la captura del propio Guadi Dhubsan. Fue simultánea a la captura del reducto rebelde de Jebel Huriyah a manos del 1.er Batallón del *Royal Anglian* y el 2.° Batallón del Ejército Federal Regular (una fuerza árabe con numerosos oficiales británicos). En ambos casos, los Quteibi cometieron el error de intentar resistir en su terreno. En el asalto del Guadi Dhubsan hubo que hacer un descenso de 1 000 m por el cerro Bakri y constituyó un ejemplo clásico del ataque de un batallón con apoyo aéreo, los Hunter de la RAF, y artillero, los cañones de la Sección Bull. Con la Compañía X del Comando 45 bajo su mando, Fa-


7 RHA

Abajo, izquierda: Los artilleros Saunders, Murphy y Bowen manejan uno de los obuses de montaña de 105 mm de la Sección Bull. Abajo: Un helicóptero Wessex traslada uno de los cañones de la Batería F desde el Campamento del Monje hacia el cerro Bakri. Inferior: Hombres del Cuerpo de Servicios del Ejército ajustan una carga de suministros de proyectiles de artillería a la eslinga de un helicóptero Belvedere. Abajo, extremo derecho: Artilleros de la Batería G (Sección de Mercer), estacionada en Ajra. Esta fotografía fue tomada en las navidades de 1965 y muestra al artillero Savage recibiendo un buen "pelado" del artillero Hartland.

rrar-Hockley dirigió al batallón cerro abajo y asaltaron las posiciones de los Quteibi. Al anochecer los guerrilleros se habían replegado. Lo mismo ocurrió en Jebel Huriyah, donde los obuses de montaña de 105 mm de la Batería J, junto con los cañones de campaña de 140 mm de la Batería Media 170 de la RA, ayudaron a someter a los nativos.

El primer proyectil de cada *"stonk"* tenía que dar en el blanco: a la primera cada vez

La Sección Bull de la Batería I volvió a Bahrain poco después de terminar la campaña del Radfán. La siguiente unidad del 7 RHA en marchar a Arabia del Sur fue la Sección de Mercer de la Batería G. Esta unidad se retiró a comienzos de 1966. Fue seguida por toda la Batería F (Esfinge) en apoyo de sus acompañantes de costumbre, los soldados del 1 Para. La batería, mandada por el mayor Richard Ohlenschlager de la RHA, llegó al aeropuerto de Khormaksar, en Adén, el 19 de mayo de 1965. Los cañones y vehículos llegaron el 1 de junio y la batería se dividió en sus dos secciones constituyentes, compuestas cada una por tres cañones. La Sección A marchó a Habilayn y pasó la mayor parte de junio y julio ayudando al Comando 45 a mantenerse alerta con los Quteibi. La Sección B marchó más lejos, al Campamento del Monje, cerca de Dhala. Allí apoyaron al Comando 45 cuando, entonces 2.º Batallón de la Guardia *Coldstream* y el 4.º Batallón de la *Royal Anglian*. Junio y julio fueron meses difíciles para la Sección B. Los hombres estuvieron bajo un fuego incesante de francotiradores pero replicaron con un preciso bombardeo de artillería y consiguieron matar algunos enemigos. Los tiradores persistían sin embargo y, a veces, consiguieron acercarse hasta los 50 m antes de ser rechazados por el fuego de armas portátiles de artilleros y guardias.

La Sección A tuvo un turno más tranquilo. La unidad marchó hasta los puestos exteriores de Ajra (al norte de Dhala y a la vista de la frontera yemení) y Hayaz en cortos períodos antes de volver a llevar a cabo misiones de seguridad interna en Little Adén. Después, la Sección A volvió a Gran Bretaña en octubre de 1965. La B se encargó entonces de las responsabilidades de Ajra y Hayaz y fue donde la batería tuvo su acción más destacada. Cuando se identificó la actividad Quteibi en esta zona, se envió al Comando 45 a pacificarla. La acción supuso la participación de la Sección B en una serie de traslados relámpago en helicóptero y por carretera que desembocaron en una destacada victoria para la batería y los comandos. Las bajas enemigas fueron con toda seguridad muy altas, aunque las cifras exactas son difíciles de calcular, pues los Quteibi siempre recogían a sus muertos y heridos del campo de batalla.

Tras volver a la relativa calma de Dhala, la Sección B desempeñó un importante papel al fomentar las relaciones públicas locales la tarde del 4 de setiembre, durante un ejercicio de tiro nocturno. El palacio del Emir fue objeto de un ataque por parte de un número indeterminado de rebeldes armados con lanzacohetes. Los artilleros replicaron instantáneamente, disparando sobre los rebeldes y rechazando el ataque con numerosas pérdidas enemigas. La actividad rebelde siguió siendo muy elevada, por lo que Dhala, Ajra y Hayaz no fueron emplazamientos cómodos para la batería. Sin embargo, el SAS había instalado Puestos de Observación (OP) de cobertura en las montañas colindantes con la carretera de Dhala. Junto con las patrullas normales de infantería, el SAS podía así pedir fuego sobre rebeldes Quteibi e insurgentes del Frente para la Liberación del Yemen del Sur Ocupado y el Frente de Liberación Nacional. La calidad de los cañones de la batería era extremadamente alta, pues no se podían permitir el lujo de disparar a discreción contra estos blancos. El primer proyectil de cada *"stonk"* tenía que dar en el blanco: a la primera todas las veces.

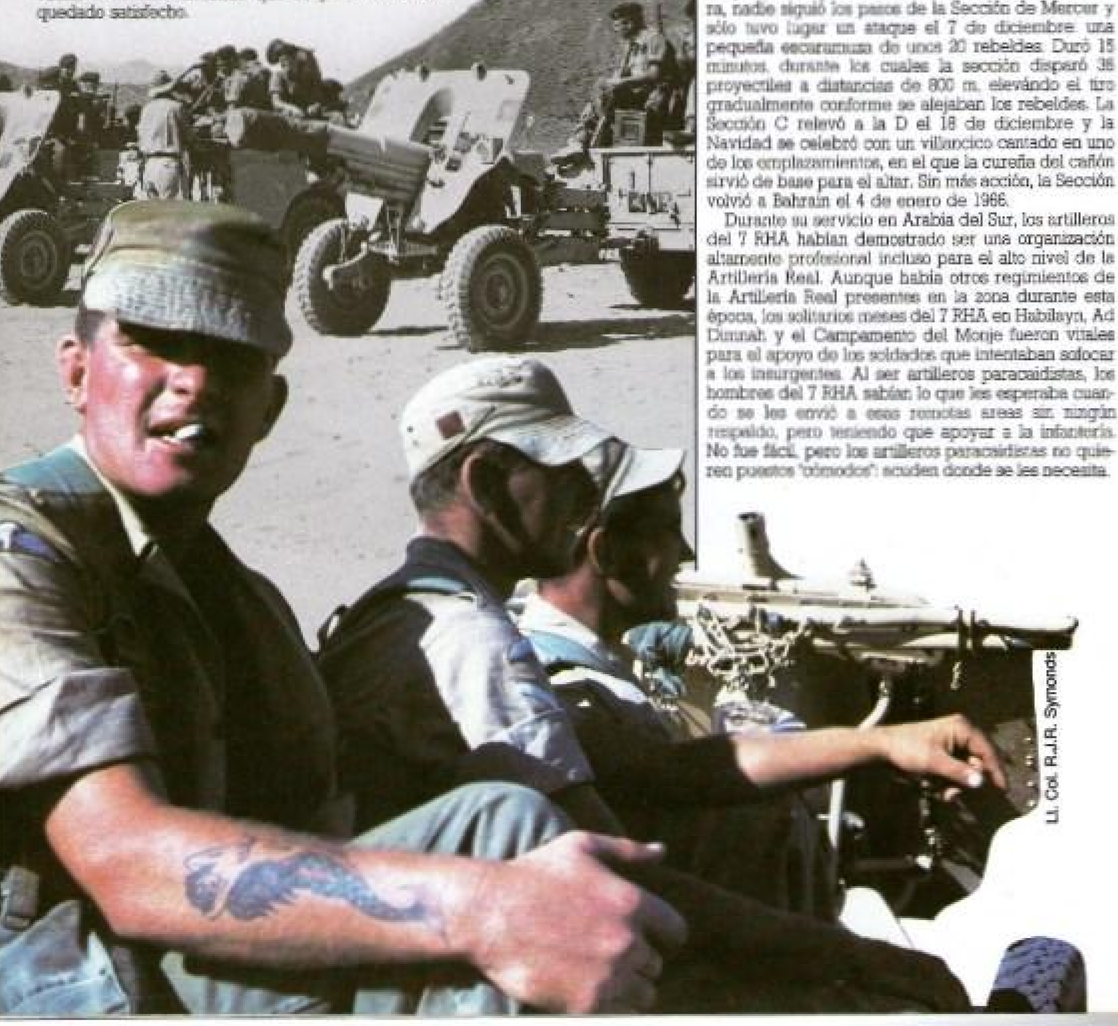
La Batería F (Esfinge) fue relevada por la Batería B del 1 RHA el 12 de octubre y volvió a su base de Lile Barracks en Aldershot, donde se reunió la 16 Brigada Para. Los artilleros de la Batería G (Sección de Mercer) realizaron dos breves giras separadas en el


IWM
Lt. Col. R.J.R. Symonds

Radfán durante 1965-66. La primera fue desde el 2 de abril al 10 de junio de 1965, en que fueron relevados por la Batería F y la segunda fue desde el 23 de noviembre de 1965 al 4 de enero de 1966. Su despliegue fue similar al de la Batería F. El enemigo fue muy activo durante la primera gira, atacando con frecuencia las diversas bases del Ejército en cantidades de hasta 60 hombres o más. Después, mientras la guarnición de Habilayn (Compañía D del 1 Para) y otros soldados del Ejército Regular Federal (FRA) y el Ejército británico contraatacaban, estos ataques se debilitaron. Aun así, el riesgo para las secciones británicas era real e inmediato y este peligro aumentó cuando los rebeldes pasaron a una decidida campaña de minado de carreteras.

A comienzos de mayo de 1965, tuvo lugar el primer relevo, y los artilleros del primer turno volvieron a Bahrain. El capitán Morgan de la Sección C pasó el último día de su estancia en Ad Dimnah actuando como FOO para la Compañía X del Comando 45 y encontró respuesta a sus oraciones cuando su patrulla localizó a 10 enemigos en terreno abierto a cierta distancia de los refugios. Pidió fuego a los cañones del 19.º Regimiento Ligero de la RA en Dhala. Morgan solicitó después un gran ataque aéreo. Llegó de vuelta a Bahrain sintiendo que su pundonor había quedado satisfecho.

Abajo: Con sus obuses de montaña remolcados por los Land Rover, los hombres de la Sección F de la Batería I (Sección Bull) se preparan para partir y ocupar las posiciones avanzadas. Cada artillero lleva su propia ración de agua, fuertemente salada para compensar la pérdida por excesiva sudoración bajo el ardiente sol. Inferior: los artilleros y paracaidistas de la Sección de Mercer se mantienen vigilantes, en busca de algún guerrillero apostado, durante una marcha por el montañoso territorio de Radfán.


7 RHA

Lt. Col. R.J.R. Symonds

El 26 de mayo la Sección de Mercer aunó fuerzas con el SAS en el Guadi Mishwarrah, durante la operación *"Mish-Mish"*. Mientras una patrulla del 22 SAS bajaba por el valle, al sudoeste de Dhala, el 4 FRA instaló una base para dos de los cañones en Wa'alan. Después de 10 vuelos de helicópteros, la sección (excepto un cañón que quedó en Ad Dimnah) se trasladó. Pero todos los preparativos fueron en vano; cuando la patrulla SAS localizó al enemigo, éste estaba fuera del alcance de los cañones.

Ad Dimnah fue abandonada el 2 de junio, tras darse cuenta de que el objetivo era demasiado tentador para el enemigo. Además, la carretera seguía siendo minada con una regularidad estremecedora. Por primera vez desde que el regimiento fue enviado al Radfán, tres cañones ocuparon el mismo lugar en Habilayn. Las Compañías C y D del 1 Para, tras ver a la Sección de Mercer en acción, esperaron ansiosamente a que sus "propios" artilleros de la Batería F (Esfinge) les relevasen el 9 de junio.

La Sección de Mercer volvió al Radfán en noviembre de 1965. La Sección D fue directamente a Ajra y allí completó el trabajo iniciado por la Batería F, convirtiendo la base en un claro emplazamiento de tres cañones. Aunque se podía oír el fuego de artillería y morteros procedentes del otro lado de la frontera, nadie siguió los pasos de la Sección de Mercer y sólo tuvo lugar un ataque el 7 de diciembre: una pequeña escaramuza de unos 20 rebeldes. Duró 15 minutos, durante los cuales la sección disparó 36 proyectiles a distancias de 800 m, elevando el tiro gradualmente conforme se alejaban los rebeldes. La Sección C relevó a la D el 18 de diciembre y la Navidad se celebró con un villancico cantado en uno de los emplazamientos, en el que la cureña del cañón sirvió de base para el altar. Sin más acción, la Sección volvió a Bahrain el 4 de enero de 1966.

Durante su servicio en Arabia del Sur, los artilleros del 7 RHA habían demostrado ser una organización altamente profesional incluso para el alto nivel de la Artillería Real. Aunque había otros regimientos de la Artillería Real presentes en la zona durante esta época, los solitarios meses del 7 RHA en Habilayn, Ad Dimnah y el Campamento del Monje fueron vitales para el apoyo de los soldados que intentaban sofocar a los insurgentes. Al ser artilleros paracaidistas, los hombres del 7 RHA sabían lo que les esperaba cuando se les envió a esas remotas áreas sin ningún respaldo, pero teniendo que apoyar a la infantería. No fue fácil, pero los artilleros paracaidistas no quieren puestos "cómodos": acuden donde se les necesita.



CABEZAS DE CUERO

LAS BRIGADAS ROJAS

Las Brigadas Rojas se dieron a conocer por primera vez al público italiano en agosto de 1970. Al principio limitaron su actividad a distribuir panfletos a los obreros de la fábrica SIT-Siemens, en Milán. Después, en diciembre de 1971, la organización llevó a cabo su primer atraco bancario para conseguir fondos y su primer secuestro tuvo lugar tres meses después. En 1974, las Brigadas Rojas iniciaron una campaña contra las figuras de las instituciones italianas. El 18 de abril secuestraron a un juez de Génova. La campaña pasó al nivel de asesinatos políticos organizados en 1976 con la ejecución del fiscal público de Génova y dos guardaespaldas y, en 1977, asesinaron al presidente de la Asociación de Abogados de Turín e hirieron gravemente al subdirector de un periódico de la misma ciudad. También se segó la vida de otros dos jueces antes de que las Brigadas Rojas llevasen a cabo su acción más conocida, el secuestro y asesinato del ex-primer ministro Aldo Moro (abajo) en 1978. Por esta época, las Brigadas Rojas estaban organizadas en tres grupos. El primero consistía en un núcleo de hasta 500 miembros plenos que trabajan por un salario de aproximadamente 40 000 ptas al mes. El segundo se componía de unos 1 000 miembros que sólo participaban ocasionalmente en las operaciones de la organización. El tercero contaba con varios miles de miembros que ayudaban a las Brigadas Rojas realizando tareas menores como el alquiler de apartamentos y el envío de mensajes.



Frank Spooner/Gamma

Secuestrado por la Brigadas Rojas, el general James Dozier del Ejército norteamericano fue rescatado por la escuadra de choque antiterrorista italiana, el Núcleo Operativo Central de Seguridad.

La fría mañana del 28 de enero de 1982, el motor de una excavadora empezó a funcionar en un edificio en construcción cerca de Via Pindemonte, en Padua, en el norte de Italia. Momentos después, los comerciantes de aquellos arrabales quedaron sorprendidos al ver unos hombres fuertemente armados, enfundados en máscaras de esquí o pasamontañas y con chalecos a prueba de bala, que salían velozmente de una furgoneta y subían las escaleras del n.º 2 de Via Pindemonte, un bloque residencial de apartamentos con un supermercado en la planta baja. Daba la impresión de que Italia estaba a punto de padecer otro acto de terrorismo político.

Sin embargo, en aquel caso, las apariencias engañaban. En un apartamento de la primera planta había miembros de la organización terrorista más temida de Italia, las *Brigate Rosse* (Brigadas Rojas), que estaban vigilando al último de sus secuestrados, el general de brigada norteamericano James Dozier. Sus sentidos estaban embotados después de seis semanas de monótona espera, por lo que no consiguieron detectar la rápida aproximación de los pistoleros enmascarados con el ruido de aquella excavadora de fondo. Apenas eran conscientes de que la larga ristra de éxitos de las Brigadas Rojas iba a llegar a su fin gracias a los hombres de la máxima unidad antiterrorista de Italia que estaban a punto de echar abajo la puerta de su escondrijo.

La organización conocida como Brigadas Rojas surgió como uno de los más destacados grupos terroristas de Europa a comienzos de los setenta. De filosofía similar a la Facción del Ejército Rojo de Alemania (la banda Baader-Meinhof), las Brigadas Rojas eran un grupo de extrema izquierda cuya finalidad era introducir el comunismo mediante el uso del terrorismo.


Associated Press

ANSA

Posteriormente, en el mismo decenio, las Brigadas Rojas se hicieron famosas por su campaña terrorista contra periodistas, ejecutivos y funcionarios del gobierno. Su especialidad consistía en lisiar a sus víctimas destrozándoles las rótulas de las rodillas, pero también cometieron varios asesinatos. Provocaron incendios en edificios de la compañía Fiat, cuyos ejecutivos eran blancos primarios de las ejecuciones y secuestros, y en 1978, mientras se juzgaba en Turín a unos líderes de las Brigadas Rojas, el antiguo primer ministro Aldo Moro fue secuestrado y asesinado. Esta acción encolerizó de tal modo al pueblo italiano que las autoridades procedieron a una serie de medidas draconianas contra los grupos terroristas de la nación, y se efectuaron gran cantidad de arrestos.

Posiblemente para demostrar la continuidad de su poder, las Brigadas Rojas secuestraron al general Dozier el 17 de diciembre de 1981. Dozier, segundo oficial del Ejército norteamericano en el sur de Europa, fue capturado por la tarde en su casa de Verona, situada junto al río, por cuatro hombres disfrazados de fontaneros. Su esposa fue atada y amordazada y Dozier fue conducido fuera tras golpearle la cabeza con una pistola. Según se supo después, el grupo se dirigió velozmente a Padua, a 80 km de Verona, donde se instaló a Dozier en el apartamento de Via Pindemonte. A fin de asegurarse que no reconocería a los terroristas si era liberado, o identificar el apartamento donde se le mantenía secuestrado, Dozier fue obligado a pasar largas horas en una tienda montada en el salón, con su pie y mano derechos encadenados al palo central. Sus captores se cubrían el rostro cuando se le permitía salir. Las persianas de la habitación estaban permanentemente echadas y la tienda estaba constantemente iluminada por una bombilla de 40 vatios, lo que hacía imposible distinguir el día de la noche. A fin de enmascarar sus conversaciones, los terroristas obligaban a Dozier a oír una estridente música de rock por unos auriculares, experiencia que causó un daño permanente a sus oídos.

El secuestro del general Dozier, la acción más espectacular de las Brigadas Rojas desde el secuestro de Aldo Moro, cogió por sorpresa tanto a las autoridades italianas como a la OTAN. Aunque se había considerado tal supuesto en varias de las "resoluciones estratégicas" de las Brigadas, todas sus víctimas anteriores habían sido italianas. Posiblemente, los terroristas no estaban preparados para las consecuencias de su acción, pues el secuestro de un oficial de alto rango de la OTAN espoleó a las fuerzas antiterroristas de Italia en un esfuerzo definitivo contra la organización. Se enviaron en su búsqueda a casi 6 000 policías italianos y acudieron expertos de varios países para colaborar. De Estados Unidos llegaron seis miembros de la Fuerza Operacional Conjunta Antiterrorista (CTJTF), de Bonn varios agentes especiales y de Gran Bretaña asesores.

Entretanto, los terroristas descubrieron que su prisionero, un antiguo oficial de los Ranger norteamericano, era un hombre muy duro. El 18 de diciembre se envió un mensaje al mundo: "Reivindicamos el secuestro del verdugo de la OTAN James Dozier la

Página 2361: Una demostración de fuerza del grupo antiterrorista italiano. Izquierda: Un miembro del NOCS se lanza a la acción. Arriba: Un equipo NOCS practica la inserción en helicóptero. Arriba, izquierda: Comandos enmascarados NOCS fotografiados mientras parten hacia una misión de seguridad.

pasada noche... Se le mantiene en una cárcel popular y se enfrectará a la justicia proletaria". Aunque Dozier tenía ya 50 años y permaneció durante 42 días en condiciones nada confortables, salió de allí con unos pocos kilos de menos pero ileso. Sus interrogadores sacaron muy poco de su "asesino y héroe de las masacres americanas en Vietnam" y Dozier no declaró nada que pudiese ayudar a su causa.

La búsqueda de Dozier se intensificó conforme se acercaba diciembre. Docenas de terroristas fueron detenidos y se descubrieron grandes alijos de armas; uno de ellos estaba en cuatro maletas enterradas metro y medio bajo tierra en la montaña, 30 km al norte de Treviso. Se capturaron ametralladoras, granadas contracarro, escopetas, granadas de mano, miles de proyectiles de munición, explosivos y espoletas. La pérdida gradual de hombres y equipos fue minando la efectividad operacional de las Brigadas Rojas, y después de la liberación de Dozier se producirían más arrestos.

El 4 de enero de 1982, unos agentes de paisano arrestaron a dos hombres que circulaban por el centro de Roma fuertemente armados, aparentemente dirigiéndose a un secuestro. Cinco días después la policía irrumpió en un apartamento de Roma y detuvo a Giovanni Senzani, un antiguo profesor de universidad que se había convertido en líder de las Brigadas Rojas, con un arsenal de armas. Después, policías que buscaban a los asesinos de dos jóvenes compañeros durante un atraco a un banco en Siena arrestaron a cinco presuntos terroristas en la campiña situada al norte de Roma. La información obtenida de uno de los detenidos condujo a la policía a Padua, donde se identificó rápidamente el piso de Via Pindemonte. Una vez aislado el apartamento, las fuerzas de seguridad actuaron con precaución. Se desechó una incursión nocturna por temor a que los disparos de la policía alcanzasen a Dozier en la oscuridad y también se descartó un ataque al amanecer, pues los terroristas advertirían el aumento de personas en la calle. La hora del asalto se fijó a media mañana. Los hombres elegidos para llevarlo a cabo fueron 10 comandos de la policía pertenecientes al nebuloso Núcleo Operativo Central de Seguridad.

Los Comandos NOCS fueron elegidos de entre los mejores y más inteligentes voluntarios de la policía.

Como parte del *Corpo delle Guardie di Pubblica Sicurezza* (Cuerpo de la Guardia de Seguridad Pública), el NOCS consistía en unos 50 oficiales de policía altamente entrenados. Conocidos como los "*teste di cuoio*" o "cabezas de cuero", a causa de las capuchas de cuero diseñadas para protegerles la cabeza y el cuello, los comandos NOCS fueron elegidos de entre los mejores y más inteligentes voluntarios de la policía. Un curso de selección escogió a los candidatos, cuyo entrenamiento fue realizado posteriormente según el del SAS británico, el GIGN francés y el GSG-9 alemán. Efectuado en el Centro de Instrucciones de Policía de Abbasanta, en las colinas de Cerdeña, el entrenamiento incluía combate cuerpo a cuerpo, conducción a gran velocidad y tiro de combate con el subfusil Beretta Modelo 12 y otras armas. También se les adiestró en técnicas de asalto y en el uso de municiones especiales como las granadas de aturdimiento, descensos en rápel, tácticas y psicología de los terroristas, y vigilancia electrónica.

El 28 de enero de 1982, los hombres del NOCS encontraron una oportunidad única para poner a prueba su entrenamiento especializado: el asalto al apartamento de Via Pindemonte. En las últimas horas de la mañana de aquel día, los miembros del NOCS y





Extremo izquierda, abajo: Los voluntarios escogidos del *Núcleo Operativo Centrale di Sicurezza* (que llevan la insignia de la policía italiana recuadrado arriba) se entrenan en todos los aspectos de las operaciones de rescate de rehenes. Extremo izquierda: El apartamento de Via Pindemonte donde se mantuvo secuestrado al general James Dozier durante 42 días. Izquierda: Esta fotografía del general Dozier con barba después de semanas de cautividad y sujetando un mensaje de las Brigadas Rojas con el símbolo de la organización terrorista detrás de él, resultó posteriormente ser un montaje. Abajo: El general Dozier tras su liberación. Inferior: Dos comandos NOCS, tras su espectacular incursión de cuatro minutos en el escondrijo de las Brigadas Rojas, conducen a lugar seguro al general liberado.

GENERAL DE BRIGADA JAMES DOZIER

Para secuestrar a un miembro de las filas del Ejército norteamericano en Europa, las Brigadas Rojas no podrían haber elegido a alguien más tenaz que James Lee Dozier. Graduado en West Point, Dozier había servido en el Ejército norteamericano 25 años, y sus colegas le conocían como el soldado entre los soldados. Adquirió gran reputación por su dureza personal en la guerra del Vietnam, donde fue condecorado con la Estrella de Plata y tres Estrellas de Bronce por su bravura, además del Corazón Púrpura cuando fue herido en combate. Con una talla de 1,77 m, sirvió en un regimiento de caballería acorazada en Vietnam y, después de la guerra, fue destinado a unidades acorazadas de Alemania Occidental. También dirigió una brigada de la 2.ª División Acorazada en Fort Hood, Texas, además de pasar por numerosos puestos de estado mayor. En junio de 1980, el general Dozier fue nombrado jefe adjunto de estado mayor en el cuartel general de las fuerzas terrestres de la OTAN en el sur de Europa, situado en Verona, una posición que lo convertía en segundo oficial en el mando del Ejército norteamericano en la zona. Delgado pero con muy buena forma física, Dozier consideró el peor aspecto de su cautividad el aburrimiento y el estar apartado de su régimen de ejercicios diarios. Tras una dieta alimenticia razonablemente buena durante los 42 días de su cautiverio, la primera comida que pidió al ser liberado no pudo ser otra: una hamburguesa con queso, patatas fritas y una Coca Cola. Entre las muchas menciones que se le hicieron por su resistencia durante esta crisis, destaca la del presidente Ronald Reagan: "El mismo coraje y resolución que demostró James Dozier en el campo de batalla durante la guerra han vuelto a destacar en él durante esta nueva prueba. Su país y nuestros aliados pueden estar muy orgullosos de este gallardo hombre."



Arriba, izquierda: Totalmente restablecido y de nuevo con uniforme, el general James Dozier narra su experiencia en el Pentágono, el 4 de febrero, durante una conferencia de prensa. A su espalda puede verse un esquema de la tienda en la que permaneció.

otros oficiales de policía empezaron a situarse en posición cerca del edificio de apartamentos. Los civiles que trabajaban en la zona fueron silenciosamente evacuados poco antes de las 11,30 horas, antes de la operación, y se puso en marcha una excavadora para que proporcionase ruido de cobertura. Poco después de las 11,30 horas, una furgoneta se colocó delante del edificio y los 10 hombres del elemento de asalto del NOCS se lanzaron a la acción. Jóvenes con pantalones tejanos y agentes de policía vestidos de paisano bloquearon inmediatamente las salidas del supermercado situado debajo del apartamento para impedir que ningún comerciante se interpusiese en la línea de tiro, pues se temía que los terroristas tuviesen ocasión de utilizar sus armas. (Una mujer contó posteriormente que había llamado a casa para decir que la tenían prisionera durante lo que ella creía que era un robo.) La escena comenzó.

A las 11,36 horas, los comandos, equipados con blindaje corporal y armados con subfusiles Beretta, subieron rápidamente por las escaleras a la primera planta. Su líder, un fornido levantador de pesos, derribó la puerta del apartamento de un solo golpe. Al lanzarse dentro, los comandos se encontraron de cara con un terrorista que tenía una bolsa con comestibles, pues acababa de volver de la tienda situada abajo. Un comando NOCS le tumbó con un golpe de kárate antes de que pudiese reaccionar.

En la primera habitación de la derecha estaba sentado el general James Dozier atado y amordazado en la tienda azul, rodeado por cuatro terroristas, dos hombres y dos mujeres. Al oír el estrépito, uno de los hombres apuntó con una pistola a Dozier para llevar a cabo su ejecución. Un miembro del equipo de asalto fue más rápido y empleó la culata de su M-12 para derribar al terrorista de un golpe en la nuca. El hombre cayó al suelo y los otros tres se rindieron sin ofrecer resistencia. En menos de 90 segundos el equipo NOCS había privado a las Brigadas Rojas de su presa. Liberado, Dozier mostró su admiración: "¡Maravilloso!". El general fue rápidamente evacuado mien-



ANSA

Arriba: Creado en 1978 tras el asesinato del ex-primer ministro Aldo Moro, el Núcleo Operativo Central de Seguridad sólo recibe órdenes de su comandante, Gaspare de Francisci, el hombre nombrado por el gobierno italiano para combatir el terrorismo. En la fotografía, un grupo del NOCS junto a un helicóptero Agusta-Bell 212.

tras los NOCS se quedaban a cubierto para atrapar a cualquier terrorista que pudiese estar en la casa sin darse cuenta de lo ocurrido.

Los arrestados en el asalto fueron Emanuela Frascella, Antonio Savasta, Emilia Libera, Cesare di Lenardo y Giovanni Ciucci. Savasta era un importante líder de las Brigadas Rojas sospechoso de haber desempeñado un papel clave en el secuestro de Aldo Moro. Después del asalto, se arrestó también a varios miembros claves en Verona, Padua y Mestre, cerca de Venecia.

Desgraciadamente, la excelente reputación del Núcleo Operativo Central de Seguridad se resintió por unos acontecimientos posteriores. Cinco de los rescatadores del general Dozier fueron juzgados después por torturas a miembros de las Brigadas Rojas y luego la unidad ha quedado eclipsada por una formación rival, el GIS, salido de las filas de los Carabinieri, el *Groupe Interventional Speciale* (Grupo de Intervención Especial).

Basado cerca de la localidad de Lavarno, el GIS se compone de 46 voluntarios de los Carabinieri, bajo el mando de un comandante. Elegidos entre personal cualificado en paracaidismo (los Carabinieri tienen su propia unidad paracaidistas), el GIS recibe un intenso entrenamiento físico. Todos los días, miembros del GIS completan una carrera campo a través de cinco kilómetros, dos kilómetros a nado y combate cuerpo a cuerpo. También se da gran importancia a la práctica de tiro, incluyendo el uso de una "casa de la muerte" tipo SAS, en la que los miembros de la unidad actúan como rehenes durante unos ejercicios con munición real. Los miembros se entrenan como francotiradores a fin de trabajar en conjunción con equipos de asalto, mientras se ensayan técnicas de demolición y asalto, rápel, y otros métodos de entrada, hasta que los hombres trabajen sin fallos como equipo. El entrenamiento en técnicas contra secuestros de avión también se realiza en el Aeropuerto Leonardo da Vinci, en Roma. Los miembros del GIS usan el subfusil Heckler Koch MP5 de 9 mm, en lugar del Beretta Modelo 12 empleado por el NOCS, y se preparan en el uso de gas y otras armas especiales.

A pesar del hecho de que el GIS ha usurpado actualmente la gloria del NOCS, y a pesar del escándalo que resultó del encarcelamiento de algunos miembros del NOCS, siguen siendo los "cabezas de cuero" los que realizaron el rescate más espectacular en Italia y los que, en consecuencia, propinaron el golpe más destacado en la guerra contra las Brigadas Rojas. Por ello, el puesto del NOCS en la historia de las unidades antiterroristas de élite está asegurado.

Creado para contrarrestar el "azote de los Fokker" en el invierno de 1915, el Grupo de Caza n.º 12 francés –las "Cigüeñas"– incluiría algunos de los mejores ases aéreos de la Primera Guerra Mundial.

Una hora antes del amanecer del 7 de agosto de 1916, tres aviones exploradores Nieuport XVII del servicio aéreo francés despegaron en una simple pista de hierba; eran los primeros aviones de la patrulla del amanecer. La batalla del Somme estaba en pleno desarrollo y los aviones de ambos bandos estaban totalmente ocupados en proporcionar reconocimiento aéreo a las fuerzas terrestres. Además, las jóvenes ramas de aviación estaban explorando una nueva función: el ataque directo sobre el enemigo, bien en el aire o bien en la tierra. Los tres aviones franceses iban bien cargados de munición para realizar una misión de ataque al suelo.

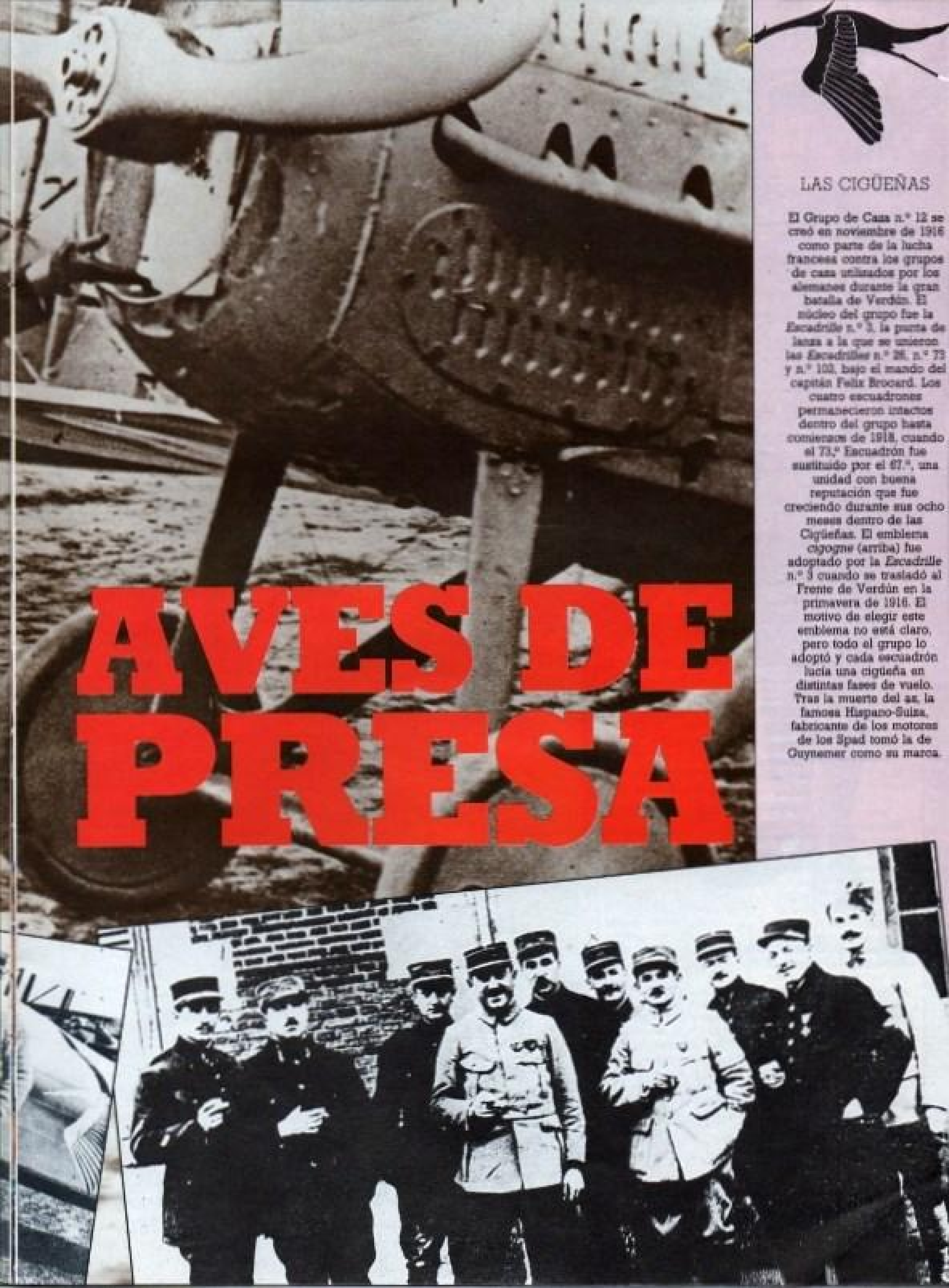
Sin embargo, ésta no era una patrulla ordinaria. Un examen de los Nieuport revelaba el dibujo de una cigüeña en los fuselajes, el emblema del grupo de caza de élite francés: el Grupo de Caza n.º 12, *les Cigognes* (las Cigüeñas). Más aun, los tres pilotos de los Nieuport eran los máximos ases del servicio aéreo francés. A la cabeza de la patrulla iba el teniente Alfred Heurtaux, comandante de la *Escadrille* n.º 3 (su última marca fue de 21 victorias confirmadas) mientras que, junto a él, iban los tenientes René Dorme (23 victorias) y Georges Guynemer (53 victorias).

Su objetivo era un campamento alemán situado justo detrás de la primera línea enemiga. Mientras volaba a nivel de los árboles, el trío se aproximó a la posición enemiga sin ser visto. Las ametralladoras Vicker de 7,69 mm se prepararon y, tras un gesto de Heurtaux, los franceses abrieron fuego. Se acababa de tocar diana y los medio dormidos alemanes fueron sorprendidos por completo. Los "boches", contó después Heurtaux, "echaron a correr en todas direcciones como si de hormigas aterrorizadas se tratara". Los Nieuport barrieron arriba y abajo el campamento, ametrallando a todo lo que se movía con ráfagas precisas de sus armas. El intento de los alemanes de montar sus ametralladoras fue aplastado sin piedad; los muertos y heridos quedaron tumbados sobre sus armas destrozadas.

Una vez destruido el campamento alemán, los Nieuport se alejaron en busca de nuevos objetivos. Una carretera llena de camiones alemanes fue ametrallada de un extremo a otro antes de que los pilotos avistasen a lo lejos un tren de tropas inmóvil. Cargado de soldados, aquel blanco era prácticamente un regalo. Los ases franceses volaron a lo largo del tren, descargando sobre él el resto de su munición. Volaban tan bajo que los pilotos podían verse unos a otros a través de las ventanas de los vagones. Tras gastarse la munición, los Nieuport volvieron a casa, con otra misión completada con éxito.



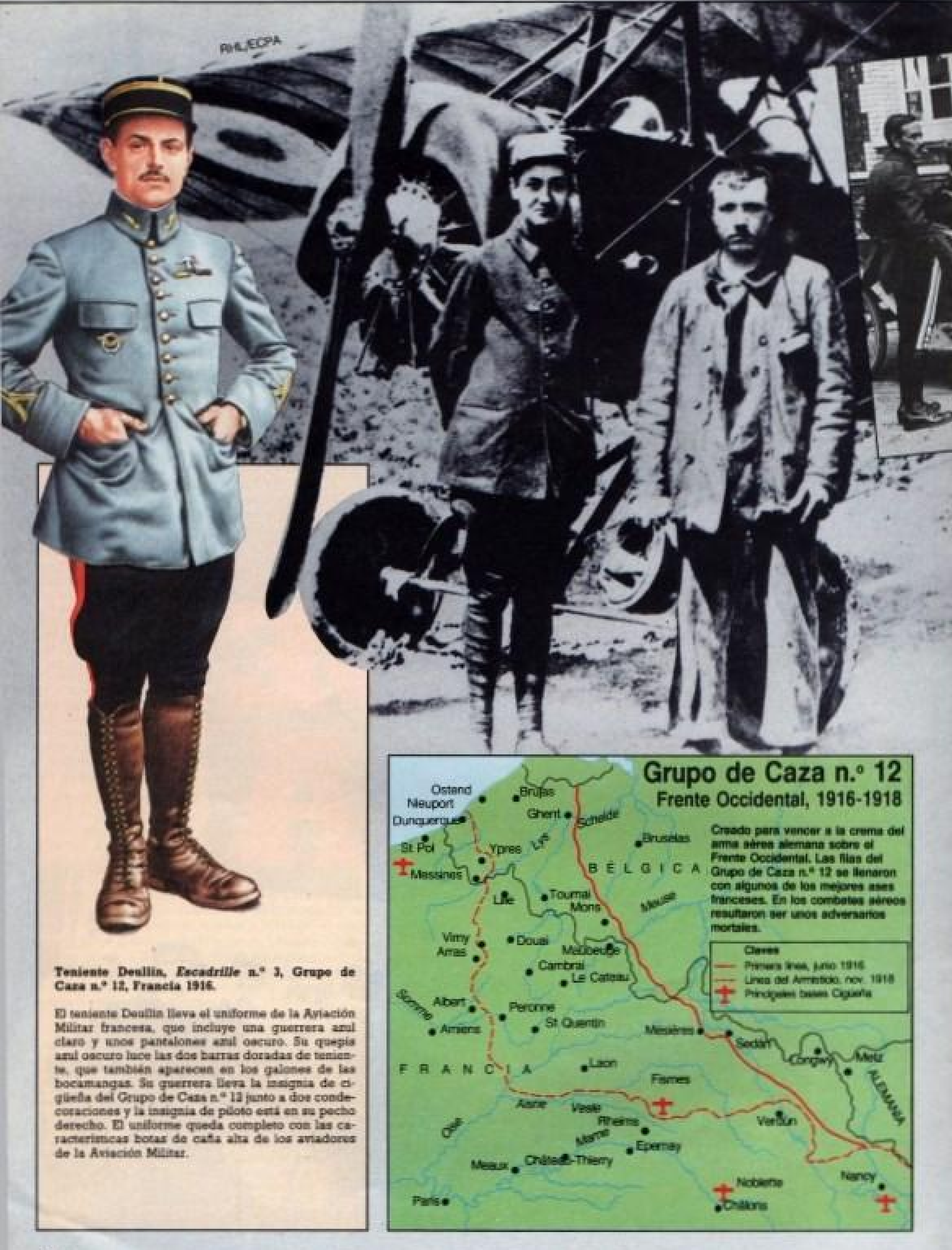
Tras adquirir rápidamente una excelente reputación como grupo de caza de elite del Servicio Aéreo francés, las "Cigüeñas" pudieron reclutar a muchos de los mejores aviadores del país. Entre ellos (desde la derecha) está el teniente Alfred Hertaux, el teniente René Dorme y el capitán Felix Brocard, comandante del grupo. Arriba, derecha: El capitán Georges Guynemer, el más popular de los ases, describe las ventajas de su Spad S-VII al general Franchet d'Esperey el 11 de junio de 1917. Ese mismo día fue condecorado con la Cruz de Oficial de la Legión de Honor. Extremo derecha: Pilotos de la *Escadrille* n.º 3 *Cigognes*. El tercero por la izquierda es el propio Georges Guynemer.



AVES DE PRESA

LAS CIGÜEÑAS

El Grupo de Caza n.º 12 se creó en noviembre de 1916 como parte de la lucha francesa contra los grupos de caza utilizados por los alemanes durante la gran batalla de Verdún. El núcleo del grupo fue la *Escadrille* n.º 3, la punta de lanza a la que se unieron las *Escadrilles* n.º 26, n.º 73 y n.º 103, bajo el mando del capitán Felix Brocard. Los cuatro escuadrones permanecieron intactos dentro del grupo hasta comienzos de 1918, cuando el 73.º Escuadrón fue sustituido por el 67.º, una unidad con buena reputación que fue creciendo durante sus ocho meses dentro de las Cigüeñas. El emblema *cigogne* (arriba) fue adoptado por la *Escadrille* n.º 3 cuando se trasladó al Frente de Verdún en la primavera de 1916. El motivo de elegir este emblema no está claro, pero todo el grupo lo adoptó y cada escuadrón lucía una cigüeña en distintas fases de vuelo. Tras la muerte del as, la famosa Hispano-Suiza, fabricante de los motores de los Spad tomó la de Guynemer como su marca.



Teniente Deullin, *Escadrille* n.º 3, Grupo de Caza n.º 12, Francia 1916.

El teniente Deullin lleva el uniforme de la Aviación Militar francesa, que incluye una guerrera azul claro y unos pantalones azul oscuro. Su quepis azul oscuro luce las dos barras doradas de teniente, que también aparecen en los galones de las bocamangas. Su guerrera lleva la insignia de cigüeña del Grupo de Caza n.º 12 junto a dos condecoraciones y la insignia de piloto está en su pecho derecho. El uniforme queda completo con las características botas de caña alta de los aviadores de la Aviación Militar.



Las hazañas de esta naturaleza eran lugar común de las Cigüeñas, pues habían sido creados desde el principio como grupo de caza de élite. Su formación fue una respuesta a la superioridad aérea conseguida por los alemanes durante el gran asalto contra Verdún la primavera de 1916. Los alemanes habían conseguido la superioridad sobre los aliados con sus unidades especializadas equipadas con los devastadores monoplanos Fokker. Tras obtener el control aéreo sobre Verdún, negaron así a los franceses la información aérea tan vital en los duelos de largo alcance de la artillería que caracterizaron a esta batalla. Los franceses les imitaron formando grupos específicos, los llamados *(groupes de chasse)*, cuya finalidad era buscar, contactar y destruir al enemigo. Afortunadamente para los franceses, las versiones perfeccionadas del biplano Nieuport (superior al monoplano Fokker) fueron las que equiparon a estas nuevas unidades, por lo que, a mediados de 1916, la balanza se había inclinado a favor de los aliados.

El éxito de las nuevas unidades de caza condujo a la formación del Grupo de Caza n.º 12. Su comandante, Felix Brocard, estaba decidido a que su escuadrón fuese el mejor e inmediatamente empezó a "cazar" a los mejores aviadores de combate de las otras unidades. La reputación de la *Escadrille* n.º 3 solía bastar para atraer a jóvenes pilotos ambiciosos, previa invitación de Brocard. Las protestas de los oficiales al mando de las unidades que perdían a sus mejores pilotos no sirvieron de nada y Brocard consiguió sus hombres. Para equilibrar el flujo de nuevos pilotos, los tímidos, los incompetentes o, simplemente, los mediocres, se quedaron fuera.

Parte del carisma de los Cigüeñas tenía lugar fuera de los estrictos confines del combate; la vida de la unidad era de un ritmo intensísimo. Los honorarios y primas pagados por las compañías de aviación y armamento (incluyendo pagas extra y demás incentivos económicos) proporcionaban los fondos necesarios para semejante nivel de vida. El pueblo francés idolatraba a sus ases y, en público, se les trataba como a grandes celebridades. Las damas de la alta sociedad enviaban a los aeródromos sus lujosos coches con chófer para que, al retorno de sus peligrosas misiones, trajesen a París a ciertos favoritos para alguna fiesta nocturna. Con una existencia muy distinta a la miseria de las trincheras, los pilotos de las escuadrillas Cigüeñas vivían en un mundo esquizofrénico en el que se alternaban breves instantes de combates aéreos de la mayor violencia con el hechizo de las comodidades, muy lejos del frente.

Arriba, izquierda: Georges Guynemer (a la izquierda) con su mecánico y el monoplano Morane-Saulnier L con el que consiguió su primera victoria. Arriba: Guynemer prueba los controles de otra máquina rápida mientras sus compañeros lo observan. Arriba, derecha: El prototipo Spad S-VII de Guynemer "Vieux Charles".

Desde su privilegiada posición como unidad prioritaria del servicio aéreo, los pilotos de las Cigüeñas pudieron disponer del nuevo caza Spad S-VII. En setiembre de 1916, Heurtaux y Guynemer recibieron dos de ellos para que los probasen y, aunque eran menos maniobrables que el Nieuport, gracias al increíble motor Hispano-Suiza los Spad S-VII eran superiores en todos los demás aspectos. En febrero de 1917 todo el grupo estaba ya equipado con el Spad S-VII. Era el caza ideal para los veteranos de la rebautizada *Escadrille* Spa n.º 3, quienes, en los seis meses posteriores a la introducción de este avión, consiguieron derribar más de 200 aparatos enemigos: un récord extraordinario que nunca se repetiría durante la Primera Guerra Mundial.

Cinco o seis pasadas solían bastar para sacar a los alemanes de sus trincheras y zanjas.

Un piloto de caza es, por propia naturaleza, un individualista, y las Cigüeñas disponían de toda una variopinta panoplia de personajes. Uno de ellos era el teniente H. Noel de Rochemont, de la *Escadrille* Spa n.º 26, que poseía un sentido del humor especialmente negro. Uno de sus entretenimientos favoritos durante los períodos tranquilos consistía en lanzarse en picado sobre una posición alemana y, en lugar de abrir fuego, lanzaba una provocativa nota en la que se prometía al destinatario los encantos de alguna célebre belleza si se reunía con ella aquella noche en París. A ello seguían varios mensajes más e incluso fotografías eróticas que no dejaban de intrigar a los hombres que las recogían, fatigados por las trincheras y muy alejados de semejantes consuelos. Cinco o seis pasadas bastaban para sacar a los alemanes de sus trincheras y empezasen a hacer señas al piloto que los sobrevolaba. Entonces, en esta posición completamente vulnerable, los alemanes eran una presa fácil para Rochemont, quien los barría con un preciso fuego de su ametralladora.

Rochemont era un luchador astuto en las batallas aéreas, pero su prometedora carrera como as terri-

CAPITÁN GEORGES GUYNEMER

Tras ser rechazado repetidas veces en el servicio militar por su frágil salud, Georges Guynemer llegaría a convertirse en el más querido de los ases de caza franceses, derribando 53 aviones enemigos.
Nacido en Compiègne en 1894, consiguió ser admitido en el estamento militar como aprendiz mecánico de aviones y, una vez dentro, convenció con éxito a su oficial en jefe para que le permitiese entrenarse como piloto. Tras conseguir sus alas, fue destinado a la *Escuadrille* M.S. n.º 3 en junio de 1915, cuyo decidido comandante, Felix Brocard, le enseñó los elementos básicos del vuelo en combate. Consiguió su primera victoria al mes de su llegada al frente y, durante el resto del año, adquirió experiencia en combate bajo la guía de los pilotos veteranos de la unidad. Tras pasar a pilotar aviones Nieuport, la marca de Guynemer empezó a ascender rápidamente y durante las batallas de Verdún y el Somme, derribó 21 aviones enemigos, aumentando su marca hasta 29 victorias a finales de 1916. Por entonces, la necesidad de héroes que sentía un público fatigado por la guerra convirtió a Guynemer en la sensación de muchas veladas. Su aspecto atractivo y pálido se combinaron con sus éxitos aéreos para garantizarle una popularidad universal.
Durante 1917 su marca continuó ascendiendo pero numerosos accidentes casi mortales, y el peso de las expectativas públicas hicieron mella en él. A pesar de la debilidad de su salud, Guynemer se negó a descansar y, poco después de asumir el mando de su escuadrón, partió en una patrulla matutina el 11 de septiembre para no volver a ser visto nunca más. Su muerte fue motivo de luto nacional y, aunque su palmarés final de 53 victorias fue superada por el capitán René Fonck, siguió siendo el as favorito de Francia.

nó abruptamente el 15 de setiembre de 1916, cuando sus piernas quedaron mal heridas por el fuego de las ametralladoras enemigas. Tras estrellarse detrás de las líneas enemigas, murió sobre la mesa de operaciones mientras los cirujanos intentaban amputar sus destrozados miembros.

Aún siendo excepcionalmente buenos, las expectativas de vida para los pilotos eran siempre muy cortas en el brutal mundo del combate aéreo sobre el Frente Occidental. Pocos aviadores sobrevivieron a la guerra ilesos. Uno de los más "afortunados" ases fue el comandante de la Spa n.º 3, Alfred Heurtaux, que realizó su última patrulla el 3 de setiembre de 1917. Mientras probaba uno de los últimos Spad-XIII, avistó un biplaza alemán muy lento por debajo de él y, aunque su avión no estaba preparado para el combate, no pudo resistir el desafío y se lanzó hacia abajo para disparar. Desgraciadamente para él, sus cañones no dispararon adecuadamente y, durante su pasada, el artillero alemán alcanzó al Spad con unos pocos disparos bien apuntados. El Spad se estremeció por los impactos y Heurtaux miró hacia abajo, viendo como salía sangre de su muslo. Tras conseguir aterrizar detrás de las líneas enemigas, fue llevado a un hospital militar donde se descubrió que su muslo había sido atravesado por dos balas incendiarias. A pesar de ser generalmente fatales, las balas incendiarias salvaron su vida. Durante su trayecto a través de su pierna, había cortado una arteria importante y una vena, pero el fósforo en combustión que envolvía las balas había cauterizado las heridas, impidiendo así que se desangrase hasta morir. Sin embargo, el daño fue suficiente para impedirle volar de nuevo y se le nombró un sucesor para dirigir la Spa n.º 3.

Como principal as de las Cigüeñas, Guynemer heredó su puesto pero, al igual que otros muchos grandes ases, era esencialmente un solitario, mal adecuado para las responsabilidades del mando. La nueva tarea pesó demasiado sobre él y sus compañeros notaron cómo empezaban a afectarle las tensiones del combate aéreo. El 11 de setiembre no consiguió volver de una patrulla y, poco después, los alemanes se atribuyeron su derribo a manos del desconocido teniente Kurt Wissemann.

El avión se dio la vuelta panza arriba y los cuerpos de los tripulantes cayeron.

La muerte de Guynemer constituyó un duro golpe para los aviadores de las Cigüeñas y su pérdida fue llorada en toda Francia. Sin embargo, su muerte espoleó a sus colegas lanzándoles a una venganza; el ritmo de misiones aumentó mientras los pilotos de las Cigüeñas surcaban los cielos en busca de alemanes que derribar. La venganza por Guynemer la conseguiría, apenas dos semanas después, una joven estrella de la Spa n.º 103 llamado René Fonck. En una patrulla de rutina, Fonck avistó un biplaza alemán a lo lejos. Lanzándose en picado tras su cola, Fonck alcanzó a los dos tripulantes con una sola ráfaga; el avión se dio la vuelta panza arriba y los cuerpos de los tripulantes cayeron. En un examen posterior, el piloto muerto resultó ser Wissemann. Fonck se convirtió en un héroe nacional y tomó el lugar de Guynemer en los afectos del público. El alto mando empezó a promocionar a Fonck como el ejemplo de la aviación francesa, algo que se confirmó con su siempre ascendente cifra de victorias. Muy calculador, siempre sopesaba los riesgos antes de pasar a la acción; sobrevivió así a la guerra. Su marca final de 75 victorias lo convirtió en el máximo as del bando aliado.

Una característica notable de Fonck fueron las victorias múltiples. El 9 de mayo de 1918, Fonck encontró un avión de reconocimiento alemán escoltado por dos cazas. Su primer apretón sobre el disparador recorrió el biplaza de un extremo a otro; la segunda ráfaga envió en llamas a uno de los cazas contra el suelo. El tercer avión alemán fue eliminado mientras se alejaba para salvarse, víctima de la mortífera puntería de Fonck a larga distancia. Tras volver a la base para repostar y armarse, despegó de nuevo y, tras una larga búsqueda, avistó sin ser descubierto un biplaza, al que despachó sin que sus tripulantes descubriesen quién les había alcanzado. La destrucción del biplaza trajo a escena nueve cazas alemanes pero, prescindiendo esta vez de la precaución, Fonck derribó a dos antes de escapar hacia el oeste. Aunque no fue un logro inigualado –tres aviadores británicos consiguieron similares resultados en un día– fue una hazaña memorable. Los últimos meses de la guerra fueron un periodo altamente productivo para

Abajo, derecha e izquierda: El capitán René Fonck demostró ser el "as de ases" del bando aliado y su palmarés final de 75 aviones derribados era muy superior a las 53 victorias de Guynemer y las 45 de su rival de la *Escadrille* n.º 65, el capitán Charles Nungesser. Este soberbio piloto consiguió tan elevada cifra de derribos gracias a su fría profesionalidad, en vez de con la fogosa bravura de sus rivales. Inferior: Parte del éxito de Fonck se debió a su pavorosa maestría en el tiro. En la fotografía, el as prueba una carabina de caza.



Fonck y repitió otras seis victorias en un día en setiembre, proporcionando más pruebas de su increíble habilidad como verdugo del aire.

Aunque muchos excelentes pilotos murieron en el transcurso de la guerra, las Cigüeñas siempre consiguieron mantener el alto nivel de su formación. La mayoría de los ases franceses sirvieron en el grupo y, al igual que el Circo de Richthofen en el bando contrario, implantaron el miedo en las unidades enemigas al enfrentarse a ellas. Su contribución a la victoria en la Primera Guerra Mundial no puede ser olvidada. Además de las enormes pérdidas materiales infligidas al enemigo, los hombres de las escuadrillas Cigüeñas fueron también un elemento vital en el mantenimiento de la moral francesa, tanto civil como militar. Francia era el campo de batalla sobre el que se combatía la guerra en el oeste y la pérdida de una considerable porción de sus principales centros industriales ante la ocupación constituyó un doloroso golpe. Además, el demoledor desgaste que caracterizó al conflicto cayó en gran parte sobre Francia y, durante 1917, la moral decayó: los rumores derrotistas se extendieron y el Ejército hubo de sofocar un gran amotinamiento. Frente a los incesantes horrores de la guerra de trincheras, las maravillosas hazañas de estos ases fueron especialmente importantes para los franceses. Al menos en el aire, Francia conseguía éxitos y, durante el período que va desde el fracaso de la ofensiva Nivelle en la primavera de 1917, hasta la gran ofensiva aliada del verano de 1918, los aviones con la insignia de la cigüeña proporcionaron un sentimiento de esperanza en la victoria final a los soldados de las trincheras, los labradores en los campos y los obreros en las fábricas de municiones.

CAPITÁN RENÉ FONCK

Arrogante y vanidoso en extremo, René Fonck no contó nunca con las simpatías de quienes le conocían, pero nadie pudo negar su gran habilidad como piloto de caza. Nacido en Saulxy-Meurthe, junto a las montañas de Vosges, en el este de Francia, Fonck fue reclutado en un batallón de ingenieros en 1914. Tras repetidas solicitudes para pasar a la rama de aviación, se le ordenó presentarse para el entrenamiento de vuelo en febrero de 1915 y se graduó como piloto en junio de aquel año. Destinado a un escuadrón de reconocimiento, tuvo que esperar hasta el 6 de agosto de 1916 antes de conseguir su primera victoria y confirmar así sus deseos de convertirse en cazador. Tras una segunda victoria confirmada, en abril de 1917, vio colmadas sus esperanzas al ser destinado a la *Escadrille Spa* n.º 103, componente del famoso Grupo Cigüeña. A los mandos ya de un avión de caza de primera clase y con plena libertad para concentrarse en el derribo de alemanes, la carrera de Fonck se aceleró rápidamente. Su éxito residía en una combinación de buenas habilidades en el vuelo y una extraordinaria precisión en el disparo: pasaba muchas horas practicando con ametralladoras y carabinas y se convirtió en un maestro del tiro con ángulo de corrección. Económico siempre con la munición, podía despachar a sus víctimas con unos pocos proyectiles. Él decía: "Pongo las balas en el blanco como si lo hiciera con la mano". A diferencia de sus contemporáneos, Fonck sobrevivió a la guerra y murió tranquilamente en su cama en 1953.



Arriba: Propulsado por un motor Hispano-Suiza de 180 hp, el Spad S-VII ofrecía elevadas prestaciones y fuego sincronizado.

BROADWAY, BIRMANIA



Extremo izquierdo: El teniente coronel Alison (con el mapa en la mano) examina las informaciones del reconocimiento sobre los futuros lugares de desembarco. De pie, a la derecha, en la reunión de oficiales, el general de brigada Michael Calvert (izquierda) y el general de división Orde Wingate (derecha).

En marzo de 1944, los hombres del Comando Aéreo n.º 1 hicieron historia al convertirse en los pioneros de la invasión aerotransportada.

"Sólo es un campo cubierto de hierba en medio de una jungla donde el búfalo ha dormido durante incontables años bajo el sol birmano. Sin constar en ningún mapa, era desconocido y sin nombre hasta que las necesidades de la guerra le concedieron una repentina importancia. Entonces, una noche, muchos hombres en planeadores se lanzaron como águilas gigantes en medio de la pálida luz de la luna, haciendo así historia en la guerra aérea y bautizándolo como «Broadway Birmania.»"

Escritas por un coronel de la Fuerza Aérea del Ejército de los Estados Unidos (USAAF), estas palabras describen la invasión aerotransportada de Birmania en marzo de 1944. El éxito de la operación "Jueves", como se le denominó, se apoyó en una destacada unidad. Esta unidad era el Comando Aéreo n.º 1 de la USAAF.

En febrero de 1943, las recién formadas brigadas de Penetración de Largo Alcance (LRP) del general de división Orde Wingate habían sido enviadas a Birmania para destruir las líneas de comunicación japonesas en el norte del país. Creando la alarma y la confusión, se esperaba disuadir a los japoneses de invadir la India. Conocidos como los Chindit, el nombre de un dragón mítico, esta fuerza combinada de británicos, gurkas y birmanos, se había entrenado para combatir como incursores y guerrilleros. Tras semanas de operaciones, una vez cumplida su función en una serie de incursiones *hit-and-run*, la fuerza de Wingate marchó de vuelta a la India y China. Aunque los chindit habían perdido un tercio de sus hombres por las enfermedades y la acción enemiga, Wingate estaba convencido de que las brigadas de infantería ligera, apoyadas y abastecidas desde el aire, podrían sobrevivir detrás de las líneas enemigas. Sin embargo, también se dio cuenta de que había que elaborar un método para evacuar a los heridos hacia la India en caso de repetir las operaciones de los Chindit.

Wingate acompañó a Winston Churchill a la Conferencia de Quebec con el presidente norteamericano Franklin D. Roosevelt, en el otoño de 1943, y consiguió convencer a ambos líderes de la importancia del apoyo aéreo en las operaciones en Birmania. Le presentaron al general Henry "Hap" Arnold, general en jefe de la USAAF, quien quedó impresionado con las

Arriba, extremo izquierda: Alison, el teniente coronel Scott (centro) y un piloto de planeadores del Comando Aéreo n.º 1 posan para la cámara justo antes del despegue. Izquierda: El teniente coronel Cochran sobre el ala de su P-51 Mustang. Arriba: Listos para rodar. Una fila de planeadores en el aeródromo de Lalaghat muestra la enorme escala de la operación "Jueves".



COMANDO AÉREO N.º 1

Conocido inicialmente como "Proyecto 9", la Fuerza de Comando Aéreo n.º 1 se compuso finalmente de cuatro elementos con un personal total de 87 oficiales y 436 hombres alistados. El Escuadrón de Transportes salió del Mando de Transporte de Tropas y disponía de 13 aviones Dakota C-47, 100 planeadores Waco CG-4A y 25 planeadores de instrucción TG-5 para pequeñas operaciones. El Escuadrón de Ambulancia y Enlace comprendía 12 aviones ligeros L-1 Vigilant, 100 helicópteros L-5 Sentinel y cuatro Sikorsky YR-4. Estos últimos fueron los primeros helicópteros de serie del mundo y habían sido destinados a la unidad para pruebas en campaña. El Escuadrón de Caza fue equipado con 30 cazabombarderos P-51A Mustang y 12 bombarderos medios B-25H Mitchell. El cuarto y último elemento del Comando Aéreo n.º 1 era el Grupo de Apoyo de Ingenieros, proporcionado por la 900.ª Compañía de Ingenieros Aerotransportados. Esta unidad estaba equipada con tractores aerotransportables, niveladoras y excavadoras para la construcción de aeródromos. Todos los oficiales eran pilotos entrenados y eran capaces de pilotar cualquier avión de la unidad, además de trabajar como controladores aéreos y, si era necesario, hacer las funciones de personal de apoyo en tierra. Todos los hombres se preparaban en las habilidades de los soldados de infantería y estaban armados con subfusiles Thompson, carabinas y revólveres. Ante la insistencia del mayor general Wingate, cada una de las 45 columnas de los chindit recibió un oficial de la RAF y un destacamento de comunicaciones. El Comando Aéreo disponía así de un excelente enlace tierra-aire que les permitía realizar incursiones sorpresa o llevar a cabo evacuaciones de víctimas donde fuese más necesario.

Izquierda: Con su característico salacot, el general de división Wingate da instrucciones a varios Chindit y pilotos sobre la misión que les espera.

ideas de Wingate. Arnold, sin embargo, fue más lejos y consideró el suministro de una fuerza de desembarco aéreo con mayor poder de fuego en forma de cazabombarderos y bombarderos medios. Una vez acordado el concepto del Comando Aéreo n.º 1, Arnold puso en marcha la máquina reclutando líderes para su revolucionaria unidad de combate.

La primera elección fue el teniente coronel Philip Cochran, un oficial seguro, agresivo e imaginativo, que ya había conseguido un destacado palmarés de combate como piloto de caza en el norte de África. El segundo en la lista de Arnold fue el teniente coronel John Alison. Al igual que Cochran, Alison había destacado en acción cuando volaba con los famosos "Tigres Voladores" de China. Mientras Cochran era un líder extrovertido y comunicativo, Alison era un tipo más disciplinado y articulado, muy versado en planificación y admistración, cuestiones que eran parte esencial del éxito de las operaciones.

Cochran y Alison recibieron carta blanca del general Arnold para procurarse el equipo y personal necesarios para su nuevo mando. Eligieron lo mejor que había. El mayor Grant Mahoney, un "as" del escenario del Pacífico, fue seleccionado para dirigir la sección de caza y, conforme llegaban los pilotos a la unidad, éstos a su vez recomendaban a otros. Tras los vuelos de entrenamiento en Carolina del Norte, Cochran y





los primeros elementos del Comando Aéreo n.º 1 llegaron a Nueva Delhi, en la India, el 13 de noviembre. Mientras los tripulantes del Escuadrón de Transporte practicaban el despegue de planeadores Waco cargados, los pilotos del Escuadrón de Caza lanzaban sus P-51 Mustang en combates aéreos simulados para poner en práctica sus habilidades aéreas.

La primera misión de combate del Comando Aéreo se realizó el 3 de febrero de 1944, dirigida por el propio Cochran y el Escuadrón de Bombardeo con B-25H Mitchell se unió al combate una semana después. El teniente coronel R. Smith, oficial al mando del Escuadrón de Bombardeo, describió después las tácticas que adoptaban cuando atacaban las líneas de comunicación en el norte de Birmania:

Fotografía principal: Una patrulla de cuatro Mustang "revolotean" sobre una de las bases de Assam, en la India, tras volver de una patrulla sobre Broadway. Un bombardero medio B-25 aterriza asimismo en la "pista seca". Sobre todos ellos pueden verse las bandas del fuselaje, insignia oficial del Comando Aéreo n.º 1



"Nuestros cañones y ametralladoras estaban fijados a 1000 m y una pasada típica consistía en tres disparos del cañón aproximadamente a 1 500, 1 000 y 500 m, intercalados con ráfagas de fuego de ametralladora... Gran parte de los ataques se realizaban entre los 300 y 400 km/h... la mayoría de nosotros podíamos dar en un blanco del tamaño de un garage de una plaza."

A finales de febrero de 1944, los cazas, bombarderos y transportes del Comando Aéreo n.º 1 se habían enviado a aeródromos avanzados en la India. El 29 de febrero, se reclamó a los planeadores para que ayudasen a elementos de la 16.ª Brigada de Chindit que cruzaba el río Chindwin. Dos planeadores que llevaban botes plegables y motores fueraborda, aterrizaron en una duna de arena. Tras ser descargados, fueron "enganchados" por un C-47 y volvieron a la base de origen.

A comienzos de marzo de 1944, los japoneses cruzaron el río Chindwin y se encaminaron hacia Impal y Kohima. La situación exigía una respuesta rápida y aviones B-25 realizaron varias misiones de reconoci-







miento en busca de lugares adecuados para aterrizar las fuerzas aliadas. La tarea de encabezar las operaciones aerotransportadas británicas contra las líneas de comunicaciones japonesas le tocó a la 77.ª Brigada de Infantería hindú, bajo el mando del general de brigada Michael Calvert. El método elegido fue un desembarco de asalto con planeadores, con los Waco remolcados por los C-47 del Comando Aéreo n.º 1.

El 6 de marzo, los planeadores se reunieron en el aeródromo de Lalaghat, a 150 km de la frontera hindú. Cochran concluyó las instrucciones de esta misión con las palabras: "Nada de lo que hayan hecho antes o hagan después va a servirles ahora. Sólo las próximas horas. Esta noche van a encontrar ustedes sus almas". Se habían elegido dos claros en la jungla como lugares de aterrizaje. El primero, conocido como "Piccadilly", estaba al este del valle de Irrawaddy y el segundo, denominado "Broadway", estaba al oeste. Cochran envió al teniente Russhon a reconocer ambos lugares y el teniente volvió de su misión justo cuando las tropas británicas subían a bordo de los planeadores. Su informe indicaba que un aterrizaje en Piccadilly sería imposible debido a que la zona estaba bloqueada por troncos. Sus palabras causaron gran consternación, pero Calvert informó a Cochran de que él quedaría satisfecho si veía a todos los de su brigada posados en Broadway. Wingate estuvo de acuerdo con el cambio de planes y dio luz verde al despegue de los transportes y planeadores.

La primera oleada de planeadores, que llevaban al 1.er Regimiento (Liverpool) del Rey y la plana mayor táctica de Calvert, llegó a Broadway. Sin embargo, el monzón había formado zanjas semicirculares de medio metro de profundidad al arrastrar troncos de teca de los aserraderos de Rangún en el lugar de aterrizaje. El teniente coronel Alison había llegado en la primera oleada para actuar como controlador del



tráfico aéreo y, junto con Calvert, empezó a organizar la colocación de bengalas para marcar las zanjas. Pero la tarea era inacabable. Cuando el principal cuerpo de planeadores empezó a aterrizar, muchos colisionaron con sus inmóviles predecesores. Al principio, ni Calvert ni Alison pudieron contactar con la base y avisar a Wingate de la situación. Finalmente, Calvert consiguió transmitir el mensaje "Soya-Link" para impedir el envío de más oleadas.

El 7 de marzo, la luz del alba reveló que 37 planeadores Waco habían aterrizado perdiendo 31 hombres, 27 de ellos chindit. Otros 33 necesitaban ser evacuados por los escuadrones de aviones ligeros del Comando Aéreo a causa de las heridas sufridas durante los aterrizajes nocturnos. En el lado positivo, 539 chindit, tres mulas y 29 000 libras de pertrechos habían aterrizado a salvo. Calvert envió la señal de confirmación "Pork-Sausage" para indicar que la invasión aerotransportada podría continuar.

Sobre el 1.er Regimiento del Rey, mandado por el teniente coronel Scott, recayeron dos responsabilidades principales. La primera de ellas era la realización de patrullas de largo alcance que proporcionasen una amplia alerta sobre cualquier intrusión del enemigo. En segundo lugar el regimiento recibió instrucciones para despejar Broadway de planeadores inutilizados y ayudar a la construcción de una pista de 4 700 pies para la llegada de los Dakota. Este trabajo fue llevado a cabo bajo la supervisión del teniente Brockett, un ingeniero del Comando Aéreo que, junto con su excavadora, había aterrizado en un planeador de la primera oleada. Los hombres trabajaron incesantemente y, a las 17.30 horas, la primera patrulla de seis Dakota, que llevaban a Wingate en el primer avión, pudo aterrizar. Otros 67 Dakota de la RAF y la USAAF totalmente cargados aterrizaron por la noche, llevando al resto del Regimiento del Rey, varios cañones antiaéreos ligeros Bofors y el grupo de avanzadilla del 3/9.º de Fusileros Gurkas.

También el 7 de marzo se abrió un lugar de aterrizaje alternativo –denominado "Chowrinchee"– al este del río Irrawaddy. Su desarrollo fue lento y el 9 de marzo se cerró debido a los ataques japoneses. Entretanto, 120 Dakota aterrizaban cada noche en Broadway. El 12 de marzo, los dos lugares de desembarco habían recibido un total de 9 000 hombres, 175 caballos, 1 283 mulas, 509 000 libras de pertrechos y dos secciones de cañones de campaña y antiaéreos. Una vez finalizados los aterrizajes, la columna Chindit avanzó por la jungla y se desplegó para atacar las líneas de comunicaciones japonesas. Un batallón de guarnición –el 3/9.º de Fusileros Gurkas y una sección de cañones de 25 libras– se quedó detrás para ocupar las defensas de Broadway. En el transcurso de siete días, se había construido un aeródromo defendido 300 km detrás de las líneas enemigas.

Mientras tenían lugar los aterrizajes de Broadway y Chowrinchee, el resto de los aviadores de Cochran no estuvieron ociosos. De hecho, una serie de rotundas victorias que los pilotos de Cochran habían conseguido contra la Fuerza Aérea japonesa otorgó a los aliados el dominio casi completo de los cielos birmanos. Los desarmados aviones de transporte podían distribuir pertrechos y hombres a las unidades en tierra y evacuar a las víctimas sin temor a ser atacados por aviones enemigos. Este dominio del aire resultó posteriormente crucial para el éxito del Catorceavo Ejército británico.

Cochran se había dado cuenta de que la mayor amenaza para la invasión aerotransportada procedería de los cazas enemigos. Por ello decidió buscar y destruir aviones japoneses antes y durante la operación aerotransportada. Al cuarto día de la invasión, cuando el servicio de información confirmó que los

Además del reabastecimiento, la evacuación y el fuego de apoyo, los hombres del Comando Aéreo n.º 1 se encargaron también de la recuperación de los aviones dañados. Cuando un transporte C-47 quedó atrapado en un terreno pantanoso detrás de las líneas japonesas, el capitán Charles Herzog (arriba, al tercero por la derecha) llevó en avión una tripulación de auxilio bajo el mando del oficial en jefe Herbert Carr (de pie, el sexto por la derecha). El transporte, gracias a la ayuda de granjeros, chindit y birmanos, fue rápidamente reparado y retornado a su base.



japoneses reunían aviones en la zona de Shwebo, en el centro de Birmania, los aviones de caza del Comando Aéreo n.º 1 entraron en acción. Tras armar todos sus Mustang con bombas de 250 kg, el mayor Grant Mahoney dirigió una formación de 21 cazas en una amplia batida de la zona. Después de atacar el aeródromo de Mandalay y lanzar sus depósitos de combustible desechables como bombas incendiarias, los Mustang avistaron más de 60 aviones enemigos, incluyendo bombarderos pesados, en los aeródromos de Onbauk y Shwebo. Los cazas Oscar japoneses sobrevolaban la zona, pero Mahoney no se desanimó: ordenó a sus pilotos que ignorasen a los cazas y se concentrasen en los bombarderos. Los Mustang descendieron y empezaron a ametrallar sus blancos. Cinco bombarderos explosionaron y el personal de tierra japonés se dispersó en un estado de total confusión. Tras evitar un combate aéreo con los Oscar, la formación puso rumbo de vuelta a la base.

Entretanto, Cochran había permanecido atento a la radio y se dio cuenta de la presencia de una flota de bombarderos enemiga: era una ocasión demasiado buena para desperdiciarla. Mahoney le proporcionó detalles precisos y Cochran ordenó la movilización de sus 12 bombarderos medios B-25 Mitchell en la base de Hailikandi, a 150 km de la frontera hindú. Los pilotos del Comando Aéreo eran unos soberbios "manitas" y, 45 minutos después del regreso de los Mustang a la base, muchos de los pilotos cambiaron sus puestos por los de bombarderos y partieron de nuevo hacia el aeródromo enemigo, a 400 km de distancia. El teniente coronel R. Smith y su delegado, Walter Radovitch, fueron dos de esos pilotos. Tras pasar seis horas en la cabina de sus cazas, tanto Smith como Radovitch volvieron de nuevo al aire sin tener tiempo siquiera de tomar un café.

Los bombarderos llegaron de vuelta sobre sus objetivos justo cuando se ponía el sol y, una vez más, los japoneses fueron cogidos completamente por sorpresa. Tras aproximarse a 1 000 pies, utilizaron bombas de fragmentación e incendiarias para destruir el aeródromo enemigo. Doce bombarderos Mitsubishi Ki-21 fueron destruidos y los cañones de 75 mm de los Mitchell alcanzaron a varios camiones de gasolina y un depósito de petróleo. En el transcurso de un solo día habían destruido un total de 48 aviones enemigos.

Esta destrucción de la potencial amenaza aérea en la segunda expedición Chindit sólo fue parte de la tarea de Cochran. El Comando Aéreo recibió instrucciones de utilizar sus cazas y bombarderos en todo tipo de misiones de interdicción, así como interrumpir y destruir las comunicaciones japonesas, impidiendo el aumento de presencia enemiga contra las tropas aerotransportadas.

El 13 de marzo, dos días después de la finalización de la operación "Jueves", cazas y fuerzas terrestres japonesas descubrieron Broadway e intentaron expulsar a los chindit mediante una serie de ataques. De ahí en adelante, los pilotos del Comando Aéreo n.º 1 efectuaron sus despegues y aterrizajes frente a un intenso fuego de morteros y ametralladoras. Sin embargo, los chindit siguieron ejecutando la labor que se les había encargado: casi la mitad de la 5.ª División Aérea japonesa estaba siendo desviada de su cometido principal, el apoyo a las tropas terrestres que invadían India.

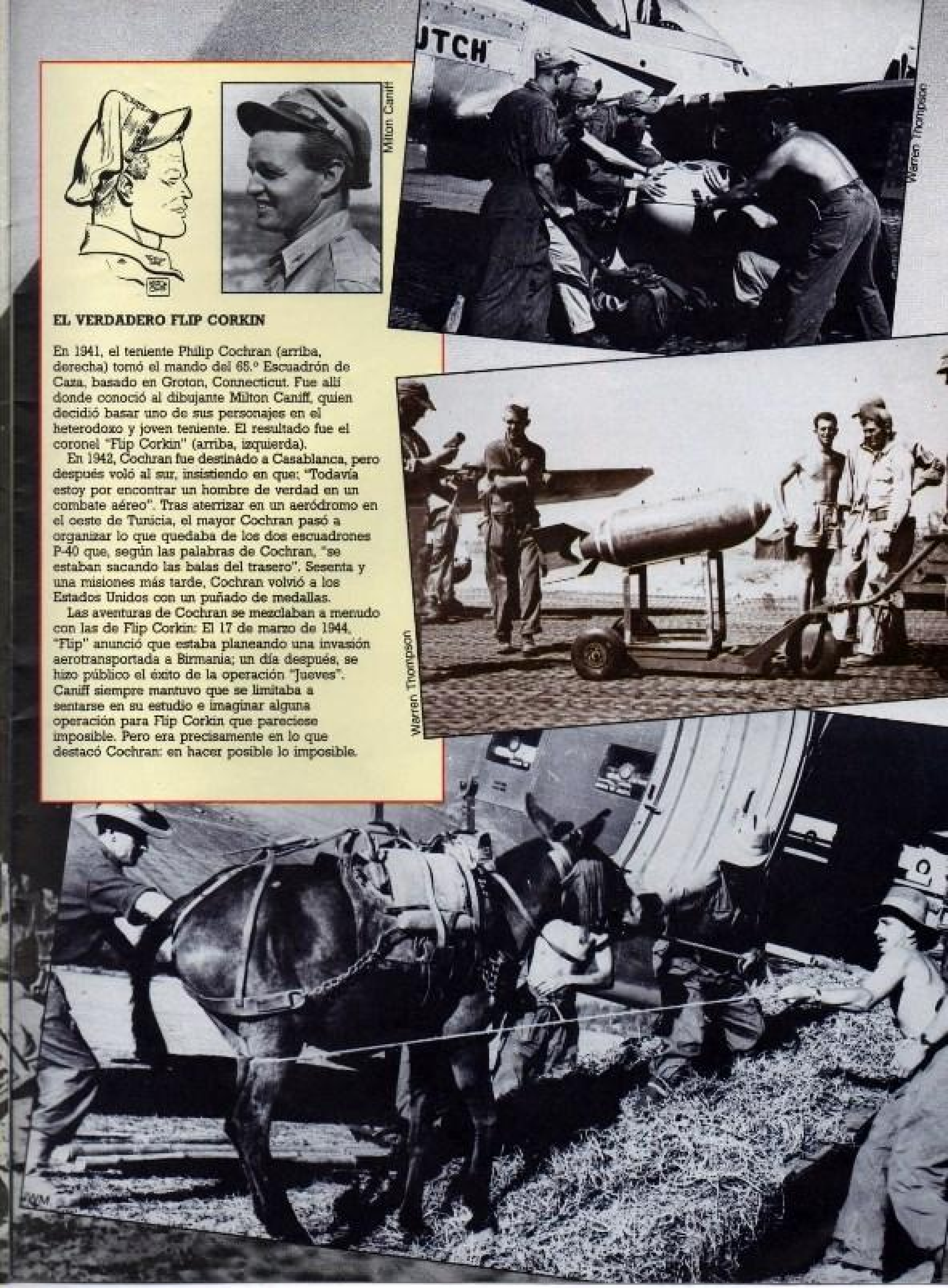
Los chindit combatían sobre una vasta área: desde Bhamo, al este del río Irrawaddy, hasta Mogaung, en el norte, y el Comando Aéreo proporcionaba un apoyo de artillería aérea vital durante los encuentros con las fuerzas terrestres japonesas. Además, la rápida evacuación de los heridos desde los campos de batalla de la jungla hasta el hospital base en la región de Assam, en India, fue un estímulo para los chindit.

Unos 150 km al sudoeste de Broadway, la 77.ª Brigada del general Cal-



Extremo derecha: En uno de los aeródromos de Assam, en la India, el personal de tierra amarra un tanque desechable bajo el ala de un Mustang. Una vez armado con su bomba de 250 kg (extremo derecha, abajo), el caza estará listo para una misión de largo alcance contra las líneas de comunicación japonesas. Inferior, derecha: Unos chindit intentan convencer a una obstinada mula para que suba a un transporte C-47 antes del despegue rumbo a Broadway. Abajo: Al amanecer del 7 de marzo, los hombres de la primera oleada se preparan para despejar la zona de aterrizaje elimando los aviones inutilizados.

Popperfoto



EL VERDADERO FLIP CORKIN

En 1941, el teniente Philip Cochran (arriba, derecha) tomó el mando del 65.º Escuadrón de Caza, basado en Groton, Connecticut. Fue allí donde conoció al dibujante Milton Caniff, quien decidió basar uno de sus personajes en el heterodoxo y joven teniente. El resultado fue el coronel "Flip Corkin" (arriba, izquierda).

En 1942, Cochran fue destinado a Casablanca, pero después voló al sur, insistiendo en que: "Todavía estoy por encontrar un hombre de verdad en un combate aéreo". Tras aterrizar en un aeródromo en el oeste de Tunicia, el mayor Cochran pasó a organizar lo que quedaba de los dos escuadrones P-40 que, según las palabras de Cochran, "se estaban sacando las balas del trasero". Sesenta y una misiones más tarde, Cochran volvió a los Estados Unidos con un puñado de medallas.

Las aventuras de Cochran se mezclaban a menudo con las de Flip Corkin: El 17 de marzo de 1944, "Flip" anunció que estaba planeando una invasión aerotransportada a Birmania; un día después, se hizo público el éxito de la operación "Jueves". Caniff siempre mantuvo que se limitaba a sentarse en su estudio e imaginar alguna operación para Flip Corkin que pareciese imposible. Pero era precisamente en lo que destacó Cochran: en hacer posible lo imposible.

vert instaló un punto fuerte defensivo conocido como "White City", como bloqueo para las fuerzas japonesas que se enfrentaban al Ejército chino-norteamericano del general Stilwell. Esta zona se convirtió rápidamente en el foco de la resistencia Chindit frente a los japoneses en el norte de Birmania, también en el principal objetivo del enemigo. La 24.ª Brigada Mixta Independiente japonesa bombardeó White City con ataques aéreos, artillería y morteros durante el día, y la infantería japonesa atacó el perímetro defensivo al menos tres veces cada noche. Durante todo el asedio las fuerzas de Calvert fueron abastecidas por los escuadrones de transporte de la RAF. Los pilotos de Mustang y B-25 volaban hasta el punto fuerte todas las mañanas y tardes, bombardeando y ametrallando las concentraciones de artillería y tropas enemigas en el camino. Tras montar un segundo bloqueo detrás de las fuerzas japonesas, Calvert lanzó su contraataque. Cuando 27 de los Mustang de Mahoney aniquilaron una concentración de tropas japonesas que se reunía para un ataque "Banzai", la brigada enemiga se desmoralizó y huyó hacia el sur.

El 24 de marzo los chindit recibieron un duro golpe al morir el general de división Wingate en ruta a su cuartel general en Sylhet, en India. Había subido a bordo de un B-25 del Comando Aéreo en Broadway, pero nunca finalizó su viaje: el bombardero cayó contra la ladera de una colina y explosionó, muriendo todos sus ocupantes. Sin embargo, las operaciones de los chindit continuaron, apoyadas como siempre por los hombres del Comando Aéreo n.º 1.

Al final del primer mes de operaciones, los pilotos bajo el mando de Cochran y Alison habían acumulado unas cifras impresionantes. Los transportes Dakota y los planeadores Waco habían llevado un total de 220 toneladas de suministros y los aviones ligeros habían evacuado unas 1.200 víctimas. La fuerza de asalto había destruido 80 aviones enemigos, cuatro trenes, ocho puentes, 38 almacenes y siete bodegas de municiones. Sin embargo, gradualmente, las funciones de los chindit y el Comando Aéreo empezaron a cambiar. El general Arnold había creado cuatro unidades comando aéreas adicionales, pero se vio obligado a retirar su apoyo a la operación aerotransportada en Birmania debido a las presiones del Alto Mando británico e hindú. Cochran fue destinado a Europa y Alison a las Filipinas, y el coronel Gaty tomó el mando del Grupo Comando Aéreo n.º 1.

Bajo el mando del teniente general Stilwell, siguieron combatiendo otros cuatro meses, pero sin el formidable apoyo del Comando n.º 1. Privados de refuerzos, se retiraron finalmente. Sin embargo, su esfuerzo y el efecto decisivo que las operaciones aerotransportadas habían conseguido en Birmania fue reconocido. Un general del Ejército Imperial japonés diría posteriormente:

> "La introducción de la operación "Jueves" y la LRP que le siguió en el norte de Birmania provocó el fracaso completo de la operación japonesa en Impal... La fuerza de incursión aerotransportada ... supuso finalmente la causa del total abandono japonés del norte de Birmania".

Bajo el doble liderazgo de Cochran y Alison, el Comando Aéreo desarrolló una labor valiosísima en el reabastecimiento de las fuerzas terrestres aliadas, además del ataque de aeródromos enemigos, concentraciones de tropas y líneas de abastecimiento y contribuyó de forma vital al mantenimiento de la moral al evacuar miles de heridos. A comienzos de octubre de 1944, las fuerzas británicas instalaron cabezas de puente a través del río Chindwin y, cuando el Catorceavo Ejército británico empezó a avanzar hacia el oeste, en dirección a Mandalay, el general Slim utilizó las mismas técnicas aerotransportadas que habían iniciado Cochran, Alison y los hombres del Comando Aéreo n.º 1.



Abajo: Un bombardero medio B-25 Mitchell lleva a cabo una incursión sobre almacenes japoneses de abastecimientos y municiones. Tales ataques, combinados con incursiones hit-and-run sobre las líneas de comunicación enemiga, facilitaron el trabajo a los pilotos del Comando Aéreo n.º 1 en sus tareas de apoyo a los chindit. Contra las líneas telefónicas, Cochran utilizó una técnica que había perfeccionado en el norte de África. Primero se ataban, en los soportes de las bombas de los Mustang, cables de acero enganchados a vástagos desechados de trenes de aterrizaje. Los pilotos pasaban entonces entre los postes y arrancaban los hilos telegráficos, arrancándolos de su lugar. Durante la operación "Jueves", los hombres del Comando Aéreo n.º 1 se inscribieron en los anales de la historia. Según consta en el informe de la Fuerza Aérea del Ejército de los Estados Unidos: "Por primera vez en la historia militar, la espina dorsal de una invasión se basó en el poder aéreo, que se constituyó simultáneamente en su columna de abastecimiento, la artillería y las ambulancias para la evacuación de bajas".

SR 71

TRH/USAF

Clifton Berry/9.ª SRW

Volando en los límites de la atmósfera en el curso de sus salidas de reconocimiento, el futurista SR-71 Blackbird y sus tripulaciones han abierto nuevas fronteras en la recogida de información militar.

El SR-71 no es sólo un avión, sino también un patrimonio de todo el país. Cuando las autoridades nacionales de Estados Unidos necesitan información de reconocimiento rápida y precisa, los Blackbird de Beale son los encargados de proporcionar dicho material. El Blackbird es el avión SR-71, y Beale es su base. Ésta no fue bautizada en honor de ningún aviador ilustre, como la mayoría de las bases aéreas norteamericanas. Lleva el nombre del fundador del Cuerpo de Camellos norteamericano, Edward F. Beale. Éste era un graduado de la Academia Naval que, como general del Ejército, creó el Cuerpo de Camellos como un experimento en operaciones de larga distancia y duración. Los camellos desaparecieron hace mucho tiempo, pero las operaciones de reconocimiento lejano, larga duración y gran velocidad continúan desde la base que lleva el nombre de ese pionero. Situada al pie de la montaña de Sierra, a unos 175 km al noreste de San Francisco, Beale es el hogar de la 9.ª Ala de Reconocimiento Estratégico (SRW). Ésta posee dos únicos tipos de aviones: el más rápido y de mayor techo de vuelo del mundo, el Lockheed SR-71 Blackbird, y un hermano de cualidades subsónicas y alta cota, el Lockheed U-2/TR-1.

Las misiones de los SR-71 corren a cargo del 1.er Escuadrón de Reconocimiento Estratégico (SRS). Los pilotos del 1.er SRS emplean sus Blackbird para conseguir información de reconocimiento en repuesta a las necesidades del programa de Reconocimiento Aéreo en la Paz, y también son responsables de destinos de contingencia (reacción rápida). Dos hombres componen la tripulación de un SR-71: un piloto y un oficial de sistemas de reconocimiento (RSO).

Un tripulante de SR-71 debe tener más de 1 500 horas de vuelo y experiencia operacional en, al menos, dos aviones, para poder solicitar su ingreso en esta unidad especializada. Por lo general, acaba de entrar en la treintena y ha superado un riguroso programa de selección y adiestramiento. La mayoría son comandantes y tenientes coroneles, junto a unos pocos capitanes veteranos, y todos tienen historiales notables. Los futuros pilotos y RSO proceden como voluntarios de otros destinos de vuelo dentro de la Fuerza Aérea estadounidense (USAF), y el proceso de selección incluye la evaluación de su experiencia y un detallado estudio del historial de cada hombre. Los solicitantes que se ajustan a los requisitos son invitados a Beale para una entrevista con los oficiales de ala y de escuadrón, además de un vuelo de prueba en el avión supersónico T-38 Talon. Aproximadamente uno de cada 10 solicitantes pasa la prueba y es aceptado en el 1.er SRS.

Después de ser admitidos, los pilotos y RSO empiezan un programa de adiestramiento de un año de duración que culmina con la integración en las unidades operacionales. A partir de entonces, los pilotos y RSO se entrenan y vuelan juntos como un equipo coordinado, a veces durante períodos de hasta cuatro años. Según dijo un tripulante de SR-71, "conocer bien a tu compañero y sus cualidades es la clave del éxito de las misiones del Blackbird". Sin embargo, antes de que se les encomienden misiones, los tripulantes deben pasar cientos de horas en simuladores, consiguiendo así una valiosísima experiencia en la gestión de los sistemas del Blackbird y el dominio de la gran cantidad de imponderables que pueden surgir cuando se vuela a velocidades superiores a Mach 3 y altitudes de unos 25 km.

Los futuros pilotos de SR-71 pasan unas 100 horas en el simulador antes de tripular el avión. Después efectúan al menos cinco vuelos de cualificación en el SR-71B, con un piloto instructor en el asiento posterior. El SR-71B tiene dos cabinas, con la del instructor ligeramente sobreelevada respecto de la del alumno. Pasado este examen, siguen dos vuelos en un SR-71A cuyo tripulante trasero es un instructor de los RSO. Entretanto, el futuro RSO pasa también por los simuladores y realiza vuelos de cualificación con pilotos experimentados antes de ser considerado apto para el servicio operacional.

Una vez superado el proceso de instrucción, piloto y RSO constituyen ya un equipo en activo y empiezan a efectuar misiones de entrenamiento regulares desde Beale. Todas las tripulaciones realizan al menos tres salidas de prácticas por mes, y las misiones operacionales también cuentan como entrenamiento. La duración de cada misión varía según las necesidades. Sin embargo, al disponer la 9.ª SRW de aviones cisterna de repostaje en vuelo, la permanencia en el aire sólo se ve limitada por la resistencia de los hombres. La mayoría de los tripulantes de SR-71 han efectuado varias misiones que exigían repostar en cinco ocasiones, y más incluso.

El éxito de las misiones de los SR-71 es resultado del trabajo en equipo de cientos de especialistas cualificados

Hasta que la nueva tripulación consigue sus 100 primeras horas de vuelo operacional permanece asignada a la base de Beale. Tras conseguir la cuota exigida, se integra en el grupo de tripulaciones que son destinadas rotacionalmente a las bases operativas avanzadas de la 9.ª SRW. Desde RAF Mildenhall (Gran Bretaña) y Kadena (Okinawa), los SR-71 llevan a cabo salidas de reconocimiento sobre Europa Central y la Unión Soviética. El 1.er SRS y la 9.ª SRW envían tripulaciones y personal de tierra rotacionalmente a Mildenhall y Kadena en períodos de seis semanas, a los que siguen ciclos de dos meses de permanencia en Beale. El resultado es un total de 130 a 180 días al año lejos del hogar.

El éxito de las tareas encomendadas a los SR-71 es fruto del trabajo en equipo de cientos de especialistas dedicados en exclusiva a atender las necesidades de dos hombres y un Blackbird que deben volar a altitudes a las que ningún otro avión se ha aventurado. Los principales colaboradores en el aire son los aviones cisterna KC-135Q; en tierra, son esenciales los hombres y mujeres de las organizaciones de mantenimiento y de la División de Apoyo Fisiológico (PSD).

Las planificación de una misión típica empieza el día antes del vuelo. La orden llega al cuartel general del ala procedente de Washington, a través del Mando Aéreo Estratégico. El 1.er SRS recibe entonces la notificación y elige una tripulación. Los jefes de man-



Clifton Berry/9.ª SRW

Página anterior: Tras las últimas comprobaciones realizadas por el personal de tierra del 9.º Escuadrón de Mantenimiento de Organización (abajo), el SR-71 inicia su misión de reconocimiento (arriba). Derecha: Mientras un técnico de la División de Apoyo Fisiológico (PSD) revisa el traje a presión (derecha), el personal de vuelo y el de reserva estudian la misión y verifican el estado del aparato (superior, derecha). Inserta, extremo derecho (Arriba): El teniente coronel Bob Crowder es ayudado a ponerse el traje a presión. Inserta, derecha (abajo): Un técnico introduce aire comprimido en el traje de Ed Yeilding a fin de probar su estanqueidad.



LA 9.ª ALA DE RECONOCIMIENTO ESTRATÉGICO

La 9.ª Ala de Reconocimiento Estratégico (SRW) tiene su base en Beale, California, y vuela en dos únicos modelos de aviones: el SR-71 y el U-2/TR-1. Los escuadrones operacionales del ala son el 1.º (SR-71) y el 99.º (U-2/TR-1) Escuadrones de Reconocimiento Estratégico. Durante la Primera Guerra Mundial, tanto el 1.º como el 99.º Escuadrones Aéreos participaron en misiones de combate en Francia. En 1922, el Cuerpo Aéreo del Ejército creó el 9.º Grupo de Observación en Mitchel Field, Long Island. Esta nueva unidad incluía al 1.º Escuadrón Aéreo y pasó a desempeñar misiones de bombardeo durante la Segunda Guerra Mundial. Disuelto en 1948, el 9.º Grupo de Observación volvería al servicio en el transcurso de los años cincuenta gracias a diversas modificaciones presupuestarias. Durante los períodos operacionales la unidad utilizó aviones B-47 Stratojet y fue responsable de los misiles Titan I. Tras otro período de inactividad, la unidad volvió a actuar como 9.ª Ala de Reconocimiento Estratégico durante el desarrollo del SR-71 Blackbird, capaz de alcanzar una velocidad de Mach 3. La base de Beale se convirtió en el hogar de los SR-71 en enero de 1966. El personal de la 9.ª SRW ha conseguido varias plusmarcas récord con el SR-71 y obtenido una gran variedad de condecoraciones y menciones. En julio de 1976, la 9.ª SRW consiguió seis récords absolutos de velocidad y altitud.

Arriba: El distintivo de la 9.ª SRW.

Clifton Berry/9.ª SRW


Clifton Berry/9.ª SRW

CORONEL DAVID H. PINSKY

El coronel David Pinsky (arriba) es el actual comandante de la 9.ª Ala de Reconocimiento Estratégico (SRW). Asumió el mando de la misma en enero de 1985, tras 18 meses como vicecomandante de la unidad. Su ilustre carrera incluye misiones de vuelo y de estado mayor tan variadas como las de táctica, entrenamiento, interceptación, reconocimiento, bombardeo y espaciales.

Nacido en Teaneck, Nueva Jersey, el 22 de diciembre de 1939, el coronel Pinsky se alistó en la USAF en octubre de 1961 y consiguió sus alas de piloto un año después. Posteriormente sirvió como instructor en el Mando de Entrenamiento Aéreo (ATC). De los rápidos reactores del ATC, Pinsky pasó al Cessna 0-1 Birddog y combatió en la guerra de Vietnam como controlador aéreo avanzado. Realizó 614 misiones y por su valor fue condecorado en dos ocasiones con la Estrella de Plata. De 1967 a 1974, Pinsky tripuló y actuó como instructor en el interceptador Convair F-106. Después desempeñó tareas de estado mayor en el Pentágono y en la OTAN. Más tarde el coronel Pinsky pilotó el bombardero General Dynamics FB-111 "Aardvark" en dos alas del Mando Aéreo Estratégico norteamericano: la 360.ª y la 509.ª En esta última, Pinsky sirvió como comandante adjunto de operaciones; en junio de 1983 fue asignado a la 9.ª SRW con el empleo de segundo comandante. Sus condecoraciones incluyen la Cruz de Vuelo Distinguido y la Estrella de Bronce al valor.

Abajo: Con un aspecto más semejante a un astronauta que a un piloto, el capitán Harold "Buck" Adams sube a la cabina de un SR-71 Blackbird. Dos semanas antes, el 16 de setiembre de 1974, el comandante Sullivan había tripulado este misno aparato en vuelo desde Nueva York hasta la base de la USAF en Mildenhall, Gran Bretaña, en el tiempo récord de 1 hora y 56 minutos.

Associated Press



tenimiento deciden entre los SR-71A que estén disponibles para la misión. Al mismo tiempo, los planificadores de la 9.ª SRW elaboran los planes de vuelo computerizados y los introducen en las cintas. La "Línea Negra" (la senda de vuelo elegida) se traza en mapas que se distribuyen entre todos aquellos que necesiten conocerla. En el 1.er SRS, el piloto y el RSO se someten a una minuciosa sesión de planificación y coordinación. Revisan la Línea Negra, traduciendo la ruta en altitud, velocidad y rumbo (tanto magnético como real) para cada parte del vuelo. Mientras esto sucede, el mando del escuadrón habrá elegido una tripulación de reserva. El día de la misión, el piloto y el RSO de reserva se ocuparán de la inspección previa del avión y estarán preparados para, si surgiese la necesidad, ocupar el puesto de los dos tripulantes elegidos.

La planificación de la ruta siempre obliga a evitar áreas habitadas. El vuelo supersónico del Blackbird genera un estampido sónico, y es por ello que se elige una ruta en la que lo oigan el mínimo de personas posibles. En consecuencia, la 9.ª SRW mantiene informada en todo momento a la Administración Federal de Aviación sobre todo lo referente a las características del vuelo y las necesidades de navegación de los Blackbird. Para este fin, las tripulaciones de los SR-71 visitan los centros de tráfico aéreo regionales para familiarizarse con los controladores y mostrarles grabaciones en vídeo de sus aviones.

En los 349.º y 350.º Escuadrones de Repostaje en Vuelo se designan tripulaciones y aviones cisterna KC-135Q para la misión de mañana. Cuando comienza la planificación, se fijan los rumbos y tiempos que permitan llegar a los puntos de repostaje antes que el SR-71. En el PSD, los especialistas de apoyo vital preparan el traje a presión especial de cada tripulante. Realizan las comprobaciones previas al vuelo y dejan los trajes listos para la mañana siguiente. Una vez ha terminado su propia planificación, la tripulación del SR-71 dispone de un período de descanso.

El despegue de la misión se fija a las 09,00 hora local. Durante toda la noche, los hombres y mujeres de mantenimiento de la 9.ª SRW preparan el avión para la salida. El Blackbird se carga de combustible hasta la mitad de su capacidad. Despegará con un peso moderado y, a los 30 minutos de vuelo, se llenará por completo. Los jefes de mantenimiento llevan a cabo la inspección previa al despegue, en la que se supervisan todos los sistemas de a bordo.

PERFIL DE LA MISION

06,00 horas: El piloto y el RSO visitan la Base de Operaciones, donde se les informa sobre el tiempo y anotan el plan de vuelo.
06,30: El piloto y el RSO llegan al PSD. Los cocineros preparan un desayuno especial alto en proteínas y bajo en residuos, como un filete con huevos o una tortilla. Durante el desayuno, la tripulación primaria y la de reserva comentan la misión y revisan sus planes. El jefe de mecánicos toma parte también en esta reunión, en la que informa del estado del Blackbird. Terminado el desayuno, la tripulación de reserva y el jefe de mecánicos se dirigen hacia el avión para realizar las comprobaciones previas al vuelo.

Clifton Berry/9.ª SRW

Izquierda: Un tripulante de SR-71 sube a la furgoneta de la PSD rumbo al hangar del aparato. Un especialista lleva el sistema de oxígeno portátil. Superior, izquierda: Mientras un técnico conecta al piloto a los sistemas del SR-71, un especialista de mantenimiento comprueba el estado del asiento lanzable. Arriba, izquierda: En uno de los hangares, el piloto y el RSO del Blackbird n.º 17976 realizan las últimas comprobaciones de vuelo antes de emprender una misión nocturna.

07,30-08,05: En el PSD, los tripulantes inician el proceso de vestido. Ello empieza con un examen físico rutinario. Se comprueban las constantes vitales: pulso, temperatura, presión sanguínea; también se revisan la vista, la nariz y la garganta. Tras el examen físico, los hombres empiezan a vestirse. Se ponen primero un mono que les cubre todo el cuerpo, no tanto para mantener el calor como para absorber la transpiración que generarán durante la misión. Entretanto, un equipo de especialistas de apoyo vital ha entrado en el vestuario y esperan para ayudar. Una vez en la sala, el piloto y el RSO se calzan las "botas" de los trajes a presión. Con la ayuda de los especialistas de apoyo vital, introducen sus torsos en los trajes, se colocan los guantes y sacan la cabeza por las juntas de cuello. Colocan en sus cabezas los pesados cascos, después de unos pasamontañas blancos, y los especialistas cierran los trajes. Entonces se comprueba que éstos sean totalmente estancos. A altitud operacional, la cabina del SR-71 está presionizada a un equivalente de 8 000 m. En caso de que fallase la presión de la cabina, el traje empezaría automáticamente a funcionar cuando el sistema del avión descendiese de la cota equivalente de 10 000 m.
07,30-08,05: En el SR-71, los dos tripulantes de reserva van de un lado a otro del avión junto al jefe de mecánicos, realizando la inspección externa previa al vuelo. Ambos suben a las plataformas de servicio colocadas junto al avión y se introducen en las cabinas. Su tarea consiste en inspeccionar los controles y mandos de ambas cabinas, ahorrando así a la tripulación primaria tiempo y energía. Se sintonizan las frecuencias de radio, se introducen los parámetros del computador y los sensores, y se dejan las cabinas listas para recibir al piloto y el RSO dentro de unos minutos. En este punto es importante fijar bien la temperatura "facial". La visera del casco del traje a presión se calienta eléctricamente mediante una serie de finísimos cables de oro para que no se empañe durante la misión. Cada piloto y RSO tiene fijada una temperatura facial óptima. Los especialistas continúan con las comprobaciones finales alrededor y en el avión, bajo la experta mirada del jefe de mecánicos.
08,05-08,15: Completadas las pruebas de los trajes a presión, el piloto y el RSO se ponen en pie. Se conectan a los trajes unos módulos portátiles de refrigeración y oxígeno. Suben los doce escalones hasta la furgoneta del PSD que les espera, se apoyan en la puerta y penetran en su interior. Al cabo de cinco minutos llega al hangar, donde espera el SR-71A. La furgoneta se detiene junto a la puerta del hangar, que ya está abierta. Los hombres se ponen en pie y ascienden a la plataforma de servicio colocada junto a las cabinas del SR-71. Desconectan el sistema portátil de apoyo vital, trepan sobre el umbral de la cabina y se acomodan en sus puestos. Los especialistas del PSD conectan a los hombres a los sistemas de comunicaciones, apoyo fisiológico y escape del avión. Ajustan los conductos de aire, los cables de comunicaciones y los mecanismos del asiento y los atalajes de los tripulantes y sus trajes. El piloto y el RSO comprueban sus respectivas cabinas y después inician el encendido de los motores.
08,15, pista 15: Un minuto antes han despegado los dos aviones cisterna KC-135Q con miles de kilogramos de combustible JP-7 para el SR-71.
08,40-08,44, hangar: Con un poderoso rugido y una llamarada, el líquido químico especial, borano de trietilo (TEB), explosiona e inicia la combustión del JP-7. Los compresores y turbinas de los motores J58 empiezan a girar. El piloto y el RSO revisan las pantallas e instrumentos. Todo está en orden. El piloto indica al personal de tierra que se aleje. Se retiran los calzos de las tres unidades del tren de aterrizaje. El

SR-71 está listo para rodar. La tripulación pide a control de tierra permiso para carretear por la pista mediante el código de radio "Alamo Tres Cero". Del hangar surge la proa negra del SR-71. Un vehículo de luces rojas conduce al SR-71 durante el desplazamiento. Dos vehículos avanzan en fila india detrás del SR-71: el personal de mantenimiento en una furgoneta azul y los especialistas de apoyo vital en la furgoneta blanca del PSD. El piloto del SR-71 mantiene los motores J58 casi en ralentí. El ruido de los motores es sorprendentemente bajo, sobre todo comparado al de los cazas F-4 Phantom II.

08,47: Alamo Tres Cero entra en el área de aceleración de motores, situada junto a la pista de despegue, apodada "Cabeza de martillo". Es la última oportunidad de hacer comprobaciones antes del vuelo. Al mismo tiempo, se aumenta la potencia de los motores y se revisan sus parámetros. Las temperaturas de admisión y expulsión, las revoluciones por minuto y demás variables deben verificarse según unos criterios precisos. Se prueban los controles de vuelo. El personal de tierra observa el buen funcionamiento de las superficies de control, como la cinemática de los dos timones de dirección.

09,00: Cuando llega el momento, el segundo, establecido, el piloto aumenta la potencia de los motores hasta el nivel de despegue. Mientras el rugido va en aumento, suelta los frenos y el SR-71 empieza a rodar. La carga de combustible necesaria para el despegue es casi la mitad de la capacidad. Esto disminuye el peso y la distancia de despegue, por lo que es más

Inferior, izquierda: El jefe de tripulación sargento Donald W. Campbell (derecha), uno de los máximos especialistas de la 9.ª Ala de Reconocimiento Estratégico, revisa las novedades registradas en un SR-71 con el piloto James N. Palmer. Cuando se desarrolló el U-2/TR-1 (abajo) como un complemento del SR-71, el aparato se asignó al 99.° SRS.

SR-71 BLACKBIRD

El presidente Lyndon B. Johnson reveló la existencia del avión SR-71 en una conferencia de prensa el 24 de julio de 1964, y los vuelos de prueba se iniciaron cinco meses después, con un piloto de Lockheed, Robert Gilliland, a los controles.

El proyecto fue coordinado por Kelly Johnson, máximo responsable del grupo de Proyectos de



Desarrollo Avanzado de Lockheed (apodado con el sobrenombre de "Talleres Mofeta"). El equipo de Kelly ya había construido el avión de reconocimiento estratégico U-2, pero el desarrollo del SR-71 planteó un conjunto de problemas completamente nuevos. Según contó posteriormente Kelly Johnson: "Había que inventar todo lo referente al avión. Todo". El linaje que condujo al SR-71 empezó con el A-12, concebido por la Agencia Central de Información (CIA) como sustituto del Lockheed U-2. El A-12 voló por primera vez en 1962 y fue utilizado por la CIA hasta que la USAF estuvo preparada para recibir el SR-71.

El proyecto del SR-71 exigió un esfuerzo de gran inventiva: se fabricaron los potentes motores turborreactores Pratt & Whitney J58, diseñados para proporcionar una velocidad de Mach 3 y una altitud de 25 000 m, y se decidió construir el avión en aleación de titanio, capaz de soportar temperaturas de hasta 500 grados centígrados.

Los ordenadores digitales han sustituido recientemente a los sistemas analógicos en la flota de SR-71, y el principal medio de navegación es astroinercial: el rumbo del avión se calcula controlando constantemente la posición de tres estrellas elegidas para cada misión. El peso máximo en despegue es de casi 80 000 kg, con carga de combustible JP-7 de 40 000 kg. Los motores proporcionan un empuje de 15 000 kg con poscombustión a nivel del mar. La velocidad máxima del Blackbird es de Mach 3 (3 200 km/h a 25 000 m). Abajo: Un SR-71 Blackbird del 1.º Escuadrón de Reconocimiento Estratégico (SRS).

Hay doce hangares para SR-71 en la base aérea de Beale, y sus puertas se abren y cierran al azar antes de cada misión para confundir a los observadores "no invitados". Fotografía principal: Las cintas rojas colocadas en este SR-71 señalan pasadores de bloqueo que deben ser extraídos antes de que el aparato despegue. Abajo: El distintivo de brazo "Mach 3" del 1.er SRS.



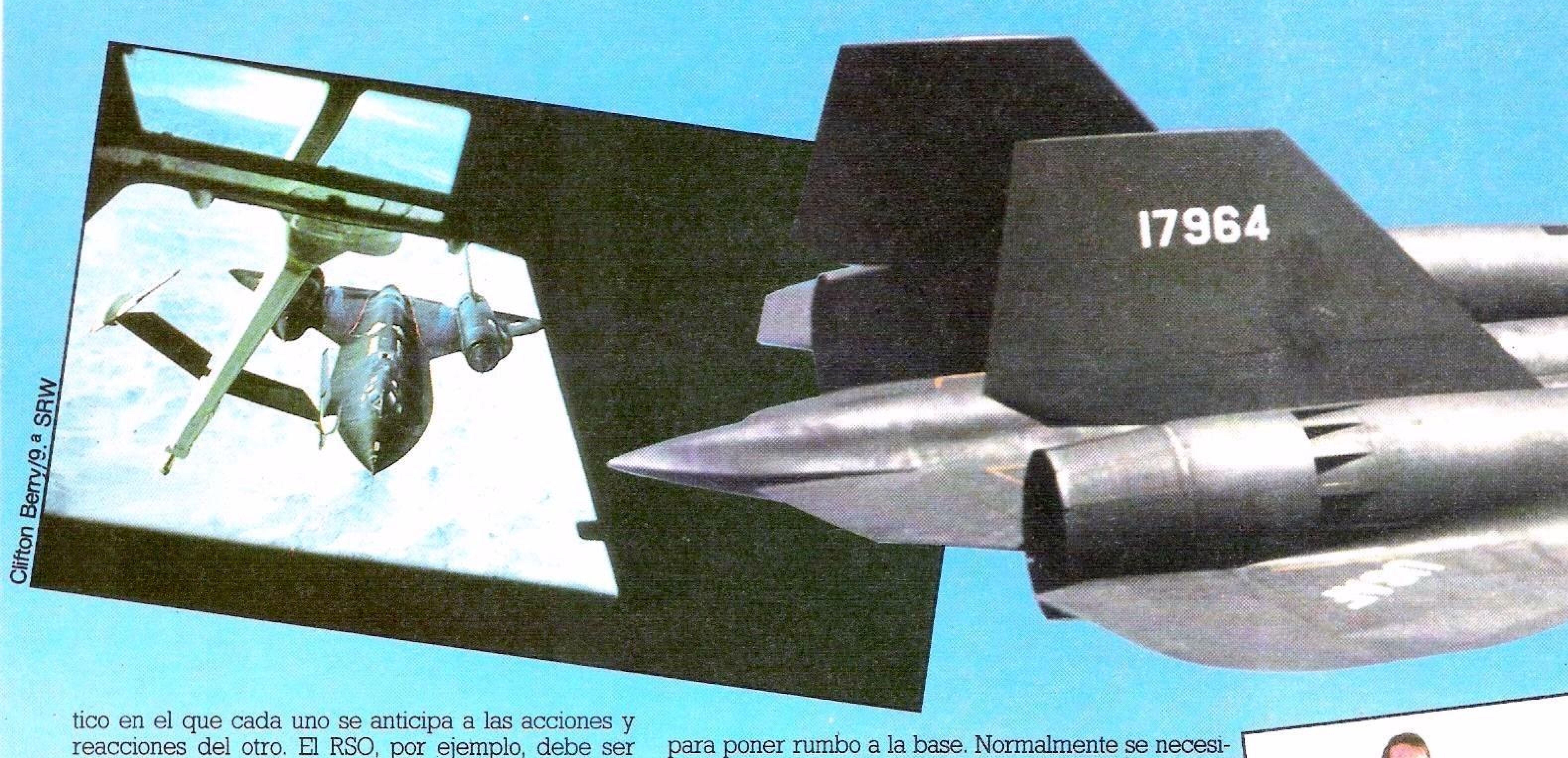
TRH/USAF



seguro que alzar el vuelo totalmente cargado. En menos de 1 000 m, el avión se levanta del suelo y describe un arco hacia el cielo. El SR-71 desaparece.

Tiempo de vuelo: Alamo Tres Cero sigue ascendiendo a velocidad subsónica hacia el primer encuentro con el cisterna. La tripulación consume oxígeno al 100 por cien. Durante un período de unos 30 minutos, un proceso conocido como "desnitrogenización" limpiará la corriente sanguínea de burbujas de nitrógeno que, a gran altitud, podrían causar intensos dolores. Dentro del avión, el piloto y el RSO atienden a las docenas de instrumentos de sus paneles mientras hablan con el centro de control de tráfico aéreo y transitan por la Línea Negra para reunirse con el primer cisterna. El encuentro con éste se puede realizar sin ayudas a la navegación externas. Tanto el SR-71 como el KC-135Q están equipados para el vuelo de precisión. El encuentro es a 7 500 m. La pértiga de trasvase del avión cisterna es guiada cuidadosamente hasta el receptáculo situado detrás del sistema de navegación astroinercial del SR-71. Mientras vuelan manteniendo la cota y con virajes muy suaves, el cisterna bombea combustible JP-7 en los depósitos del SR-71 durante unos 15 minutos. Una vez completamente cargado de carburante, Alamo Tres Cero es ya un sistema de reconocimiento estratégico listo para su misión.

Los dos aviones se separan. Es hora de viajar a velocidad supersónica. El Alamo Tres Cero cabecea y empieza a descender en un picado moderado. La velocidad aumenta rápidamente al tiempo que pierde unos 1 000 m de altitud. Alamo Tres Cero pasa suavemente a través de Mach 1, el piloto hace elevar la proa y continúa acelerando y ascendiendo para conseguir la velocidad y altitud óptimas. Piloto y RSO están solos con su avión y sus sistemas, rumbo a la zona del objetivo. Funcionan como un equipo simbió-



Clifton Berry/9.ª SRW

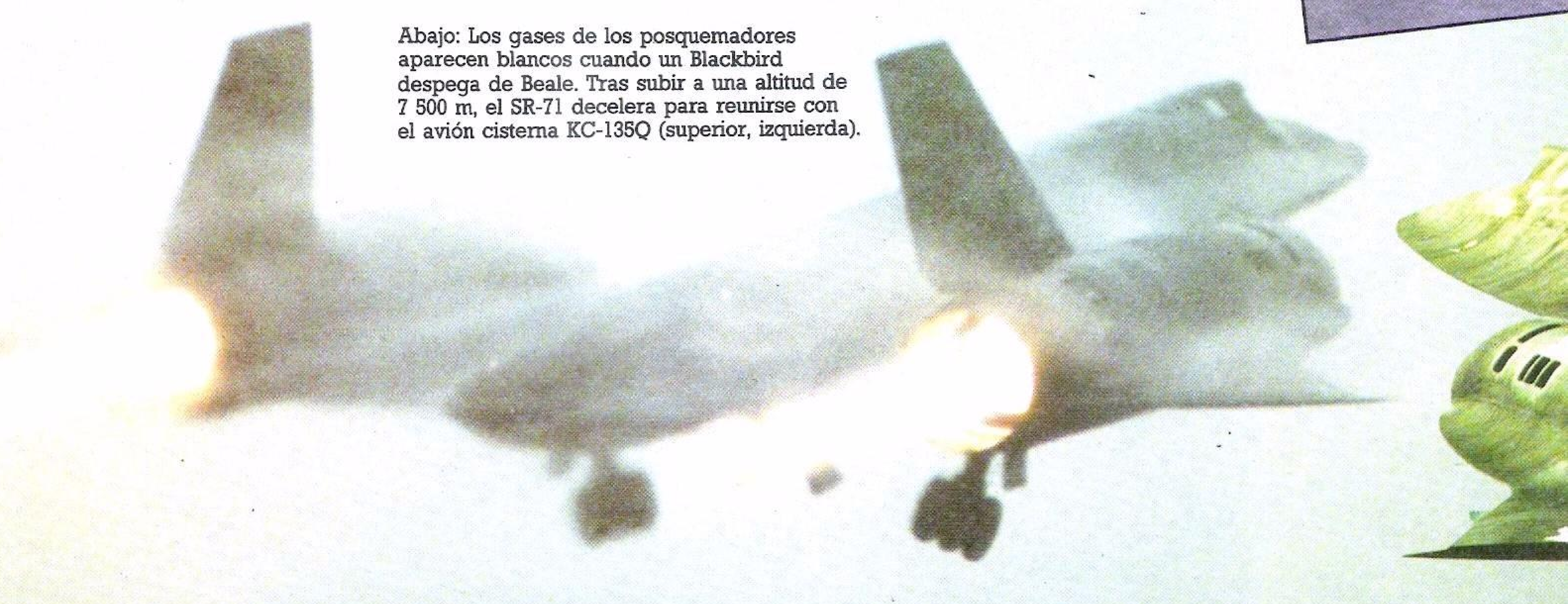
tico en el que cada uno se anticipa a las acciones y reacciones del otro. El RSO, por ejemplo, debe ser capaz de controlar varios sensores distintos a la vez mientras atiende también a la navegación de precisión que se necesita para recoger información de reconocimiento. Al mismo tiempo, él y el piloto están atentos para detectar a tiempo cualquier fallo o anomalía del avión y sus sensores.

La navegación debe ser precisa. La Línea Negra es sagrada. Los sistemas de navegación son capaces de conseguir una precisión de unos 250 m a velocidades y altitudes de crucero. Tal exactitud asegura que las necesidades específicas de la misión estén cubiertas y que el avión lleve la velocidad y la altitud correctas cuando llegue sobre el objetivo. Aunque los sistemas de navegación y los computadores realizan gran parte del trabajo rutinario, el RSO revisa y controla permanentemente su funcionamiento. Si los sistemas automáticos se desvían del plan o sucede alguna anomalía, el RSO y el piloto deben adoptar acciones correctivas para mantenerse en la Línea Negra.

Cumplido el reconocimiento, Alamo Tres Cero sigue la Línea Negra más allá de la zona objetivo y vira para poner rumbo a la base. Normalmente se necesita repostar de nuevo en este punto. La deceleración y el descenso hacia el avión cisterna se inician a varios cientos de kilómetros del contacto. El SR-71 pierde altitud y velocidad, y llega en el momento correcto, unos 65 km por detrás del cisterna, para irle ganando terreno hasta situarse en posición y recibir el combustible necesario. Es imprescindible llenar por completo los depósitos. Aunque se dirigen a la base, los tripulantes prefieren una buena reserva por si surge alguna emergencia. Por otra parte, repostar en vuelo al final de la misión permite ensayar cómodamente los circuitos de aproximación y el aterrizaje.

Hay un largo camino hasta la base, por lo que el SR-71 se sitúa de nuevo a su altitud y velocidad supersónica más eficaces. A varios cientos de kilómetros de la base se inicia de nuevo el descenso y deceleración. Entre 100 y 120 km de la base, Alamo Tres Cero vuela a velocidad subsónica a 9 400 m de altitud, y el control de tráfico lo atiende como haría con cualquier otro avión.

Mientras se aproxima a la base, el piloto y el RSO



Abajo: Los gases de los posquemadores aparecen blancos cuando un Blackbird despega de Beale. Tras subir a una altitud de 7 500 m, el SR-71 decelera para reunirse con el avión cisterna KC-135Q (superior, izquierda).

MARS/USAF



de Alamo Tres Cero se preparan para "probar circuitos", es decir, realizar aproximaciones y virando de nuevo. Es un entrenamiento necesario, que se realiza siempre que el combustible y el tiempo lo permiten. La aproximación y el aterrizaje, al igual que los demás aspectos en el SR-71, son trabajos de equipo. Durante el aterrizaje, la visibilidad del piloto hacia adelante y abajo es muy limitada. Tanto piloto como RSO atienden a sus instrumentos, situando el aparato en la velocidad y altura de aterrizaje.

Durante la aproximación, el SR-71 se asemeja a un águila cazando su presa: con la proa alta, extrae el tren de aterrizaje y después entra en contacto con la pista con gran precisión. La rueda de proa no toca inmediatamente el suelo, de modo que el fuselaje se convierte durante unos segundos en un enorme aerofreno. El aterrizaje consume unos 1 200 m de pista. Mientras la velocidad desciende, el piloto acciona un paracaídas de color naranja que decelera aun más el Blackbird. Una vez en velocidad de carreteo, el piloto desprende el paracaídas, gira y sigue a la furgoneta azul que le escoltará de vuelta a su hangar.

Los datos o imágenes recogidos durante la misión serán analizados por expertos en interpretación

En el hangar: Se cortan los motores, que quedan rápidamente en silencio. Dentro de las cabinas, se pone el dispositivo de los asientos lanzables en posición de "safe". Se abren las dos cabinas. Piloto y RSO hacen una señal de aprobación con el pulgar hacia arriba al personal de tierra que merodea en torno al avión. Los especialistas de apoyo vital suben hasta las cabinas para desconectar al piloto y al RSO de los sistemas del avión. Ayudan a los tripulantes a salir y conectan las unidades de aire acondicionado portátiles. Piloto y RSO descienden de la plataforma, suben de nuevo a la furgoneta blanca y se echan en las butacas durante el camino de vuelta al PSD. Allí, se les ayuda a quitarse los trajes a presión y, por primera vez en varias horas, pueden estirarse, desperezarse, y empiezan a relajarse.

Llega la hora de una larga ducha de agua caliente y de ponerse ropa interior limpia y un mono de vuelo; hay que dirigirse al cuartel general de ala para dar las novedades de la misión y mantenimiento.

El personal especialista conecta los cables de comunicación y toma de tierra al aparato e inician las siete comprobaciones posteriores al vuelo, en las que se inspeccionarán más de 600 componentes. Otros especialistas se ocupan del compartimiento de sensores. Su trabajo consiste en extraer los "productos" para procesarlos. Los datos o imágenes recogidos en esta misión serán analizados por expertos en interpretación para que puedan ser enviados a los servicios de información.

Superior: Las líneas aerodinámicas del Blackbird han permanecido prácticamente inalteradas durante los 12 años que éste lleva en servicio. El potente equipo de reconocimiento está alojado en compartimientos de sensores en la proa del aparato y el fuselaje. **Abajo:** Para reducir la velocidad durante el aterrizaje, el avión cuenta con un paracaídas de frenado, de color naranja. **Arriba, izquierda:** Dos tripulantes de la 9.ª Ala de Reconocimiento Estratégico, entrenados para el vuelo a alta velocidad y a gran altitud.



SACRIFICIO EN WALCHEREN

Ningún episodio de la historia de la Armada Real británica es comparable a la abnegación y el sacrificio demostrado por los tripulantes de lanchas de desembarco del SSEF en Walcheren.

Abajo: 1 de noviembre de 1944. Soldados noruegos del 10.º Comando (Interaliado) rumbo a la fortaleza de Walcheren. Derecha: Una LCT se une a la flotilla de asalto. Abajo, derecha: Los servidores de un Oerlikon, los marineros Nicholson, Ardern y McCabe, supervivientes de la dura prueba de Walcheren.

Dos semanas después del desembarco de Normandía, el 6 de junio de 1944, las playas occidentales estaban ya más o menos aseguradas frente a ataques desde el mar. Sin embargo, en el Flanco Oriental las zonas de abastecimiento seguían siendo altamente vulnerables a las unidades de la Armada alemana basadas en la Haya y al hostigamiento con armas heterodoxas tales como lanchas rápidas explosivas y torpedos tripulados.

Colección privada

Por ello se decidió reforzar las playas orientales y, el 23 de junio, se formó el Escuadrón de Apoyo del Flanco Oriental (SSEF) con personal procedente de las diversas unidades navales que habían proporcionado fuego de apoyo a las fuerzas británicas el Día D. El escuadrón tenía una función doble que desempeñar: salvaguardar las playas y sus líneas de abastecimiento y proporcionar fuego de apoyo a la infantería en tierra. Para llevar a cabo estas tareas, se reunieron 76 embarcaciones, tripuladas por 240 mandos y 3 200 hombres de la Armada Real y la Real Infantería de Marina, bajo el mando del capitán de navío A.F. Pugsley. Mayoritariamente de los tipos LCG (lanchas de desembarco artilladas), LCF (lanchas de desembarco antiaéreas) y LCS (lanchas de desembarco de apoyo), estas embarcaciones eran modificaciones de LCT (unidades de desembarco de carros) adaptadas para la función de apoyo directo durante los asaltos anfibios, y ahora estaban bajo el mando del capitán de fragata K.A. Sellar.

El escuadrón preparó tres tipos de fuego de apoyo. Todos los días, dos de las LCG acosaban las posiciones y líneas de comunicación del enemigo en la zona de Franceville, mientras que las otras LCG llevaban a cabo bombardeos indirectos solicitados por los oficiales de observación en tierra. Finalmente, las LCS ejecutaban incursiones relámpago diurnas contra posiciones enemigas entre Franceville y Cabourg.

Sin embargo, era durante las horas de oscuridad cuando el SSEF realizaba su tarea más valiosa. Cada noche, formaba una barrera conocida como la "Línea Trout", para proteger los fondeaderos aliados frente a ataques procedentes del mar. La línea abarcaba casi diez kilómetros desde Ouistreham y después tres kilómetros en dirección noroeste hasta una área cubierta por otras patrullas de Pugsley. La línea principal, compuesta por LCG y LCF era estacionaria,

IWM


IWM

CAPITÁN DE NAVÍO A.F. PUGSLEY

Condecorado tres veces con la DSO, A.F. Pugsley fue uno de los grandes comandantes de unidades ligeras de la Armada Real británica durante la Segunda Guerra Mundial. Educado en el Real Colegio Naval de Dartmouth, su mayor ambición era mandar un destructor, una oportunidad que le llegaría en 1934, tras una carrera que incluyó un período en una cañonera en el río Yangtsé y el mando de un anticuado cazasubmarinos. En 1936 fue ascendido a capitán de corbeta y, en setiembre de 1939, se convirtió en comandante de uno de los más nuevos y potentes destructores de la Armada. Estuvo en el ojo de la tormenta de la campaña noruega; participó en Dunkerque y después sirvió en la Fuerza H del almirante Somerville, en el Mediterráneo y en el océano Índico. Fue ascendido a capitán de navío en 1943, y el Día D mandó la fuerza de asalto que desembarcó y apoyó a las tropas británicas en la playa "Juno". Posteriormente, asumió el cargo de Capitán (De Patrullas), que incluía el mando absoluto del Escuadrón de Apoyo del Flanco Oriental. En setiembre de 1944 se le ordenó crear la Fuerza T, cuya misión era llevar los comandos, sanos y salvos, a tierra en Westkapelle. Cumplió con esta difícil operación con gran brillantez, pues fue decisión suya, y sólo suya, ordenar que el SSEF hiciera fuego contra las baterías alemanas a quemarropa. Condecorado con la OBE por su participación en la operación de Walcheren, terminó su carrera como contralmirante.

mientras que una segunda línea móvil de lanchas motoras patrullaba las brechas.

Las noches del 5 y el 7 de julio los alemanes lanzaron sus primeros ataques con torpedos tripulados monoplazas, de los que 27 fueron dirigidos contra la Línea Trout la primera noche, y 31 la segunda. Algunos la atravesaron y hubo bajas aliadas; pero los alemanes sufrieron también pérdidas, por lo que posteriormente utilizaron ingeniosos señuelos para desviar el fuego de las patrullas.

La noche del 9 de julio se avistó el primer submarino de bolsillo alemán, pero las unidades de esta clase no llegaron a plantear un peligro real. Un ingenio mucho más mortal era un torpedo de muy largo alcance. Podía navegar durante 10 horas a una velocidad entre seis y nueve nudos y tenía un mecanismo que le hacía andar en círculos una vez alcanzados los fondeadores junto a las playas. Si se quedaba sin combustible, se convertía en una mina estática.

Otra arma igualmente peligrosa era la lancha motora explosiva. La primera apareció la noche del 2 de agosto, cuando los alemanes lanzaron su primer ataque a todo o nada contra la Línea Trout. Tenía unos 4,8 m de eslora, una velocidad máxima de unos 30 nudos gracias a sus dos motores Ford V8 y llevaba una carga explosiva de 130 kg que detonaba cuando la proa chocaba contra el blanco. Durante dos horas, los alemanes intentaron dirigirlas, una oleada tras otra, a través de la doble línea, siguiendo después con un masivo ataque de torpedos tripulados.

“Cualquier lancha que conseguía atravesar la Línea Trout era inmovilizada y destruida”

El capitán de fragata Sellar informaría:

"Se entabló una feroz batalla. Cuando el enemigo se retiró, dejó 32 lanchas motoras explosivas hundidas, dos probables y una posible. La Línea Trout sólo había perdido una embarcación, la LCG 764, que destruyó una lancha motora antes de ser alcanzada por otras dos. Cualquier lancha explosiva que conseguía atravesar la Línea Trout era inmovilizada y destruida."

Los torpedos tripulados también sufrieron bajas: 21 destruidos, tres probables y 11 posibles.

Una semana después, los alemanes realizaron otro ataque a todo o nada, una vez más con resultados poco menos que desastrosos para sus filas. Durante una hora, las lanchas explosivas intentaron en vano atravesar la Línea Trout, pero fueron aniquiladas casi en su totalidad sin ninguna pérdida en el SSEF. Desde entonces, los ataques fueron esporádicos y descoordinados y, después de la captura de La Haya y la costa colindante, desaparecieron poco a poco. El 11 de setiembre, el SSEF abandonó la zona, una vez cumplida satisfactoriamente su misión. Al largo de Normandía, sus bajas habían sido pocas pero iba a sufrir bajas mucho más numerosas durante una misión aun más peligrosa.

A medida que se acercaba el invierno de 1944 era cada vez más importante conservar Amberes, que había sido capturada con sus muelles intactos el 4 de setiembre, a fin de abastecer las inmensas formaciones aliadas que iban a atacar Alemania. Pero aunque Amberes estaba en manos aliadas, sus accesos marítimos estaban bloqueados por la fuertemente fortificada isla de Walcheren, situada en la desembocadura del río Scheldt. En setiembre se decidió asaltar Walcheren.

El ataque iba a tener tres frentes, pero la parte más peligrosa de la operación sería el desembarco de tres Comandos de la Real Infantería de Marina, y la mitad del 10.º Comando (Interaliado), en Westkapelle, bajo los cañones de las baterías costeras alemanas. Para anular esas defensas en la medida de lo posible, se bombardeó el dique de Westkapelle, inundando así una gran parte de la isla.

Para proteger la fuerza de desembarco se elaboró un complicado plan de fuegos. Pugsley y su recién formada Fuerza T se encargarían de llevar a tierra a los comandos. El plan de fuego incluía el bombardeo de las principales baterías alemanas desde el mar, lo que llevarían a término el acorazado HMS *Warspite* y dos monitores, y desde el aire, mientras el SSEF se ocupaba de los puntos fuertes menores. Sobre el papel parecía que este temible despliegue de potencia de fuego pulverizaría las defensas y las haría incapaces de detener a los comandos en sus vulnerables lanchas de desembarco. No sería así. Las adversas condiciones meteorológicas de la mañana del ataque, el 1 de noviembre de 1944, imposibilitaron a la RAF enviar sus bombarderos pesados, y el inmenso bombardeo naval sólo fue parcialmente eficaz. Esto se reveló desastroso, pues Pugsley no tuvo más alternativa que ordenar al SSEF –ahora una fuerza mucho más pequeña, de sólo 27 embarcaciones– atraer la atención de las baterías costeras lejos de las lanchas de desembarco de los comandos.

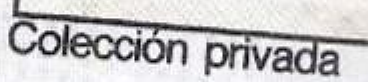
A las 08,47 horas, el SSEF envió dos grupos a atacar las defensas alemanas al norte y al sur de una brecha en el dique. El grupo norte, mandado por el capitán de corbeta L.C.A. Leefe, a bordo de la LCH 98 (lancha de desembarco de plana mayor), se componía de tres LCG(L) (lanchas de desembarco artilladas, grandes), tres LCF, tres LCS(L) (lanchas de desembarco



Colección privada



Colección privada



Colección privada

Superior, derecha: Los patrones de lanchas de desembarco (de izquierda a derecha) Carmaine, Gurnsey y Bain, fotografiados junto al sargento primero Leure, un comando de los RM, antes de la incursión de Walcheren. Superior, izquierda: Miembros del 5.º Comando pugnan por llegar a tierra en Westkapelle mientras el SSEF atrae el fuego enemigo. Arriba, derecha: El LCG(M) 102, uno de los dos buques de este tipo utilizados. Derecha: Los comandos se dirigen a un LVT Buffalo, en el rompeolas de Westkapelle. Abajo: Hombres y máquinas avanzan bajo una densa nube de humo provocada por el bombardeo preliminar.



IWM

Escuadrón de Apoyo

Walcheren, 1 nov. 1944

MAR DEL NORTE
BEVELAND DEL NORTE
Vrouwen Polder
Duinbeek
Domburg
Ostkapelle
Veere
W267
W15
Westkapelle
W A L C H E R E N
W266
W13
Zoutelande
Kruitmolen
Arnemuiden
Middelburg
arrecife
Koudekerke
Nieuwland
canal
Flesinga

Claves
Desem. británicos
Baterías alemanas
Fortines alemanes
Estación de radar
Áreas inundadas
Roturas en diques

Londres
Walcheren
G. BRETAÑA
Calais
Bruselas
Southampton
Bolonia
BÉLGICA
Canal de la Mancha
Cherburgo
Dieppe
La Haya
Ouistreham
Cabourg
Caen
Franceville
Sena
París
F R A N C I A
Clave
Línea Trout

de apoyo, grandes), y tres LCT(R) (lanchas de desembarco de carros, lanzacohetes), mientras que el grupo sur, dirigido por el capitán de fragata K.A. Sellar, a bordo de la LCH 269, tenía los mismos buques excepto un LCT(R). Adicionalmente, cada grupo tenía una LCG(M) (lancha de desembarco artillada, media), un nuevo tipo de unidad diseñada para embarrancar y combatir las fortificaciones del enemigo desde la orilla.

La primera lancha del escuadrón en ser alcanzada fue la LCF 37, que iba en cabeza del grupo sur, cuando una de las principales baterías alemanas, la W15, desvió su fuego de la fuerza principal y consiguió un impacto en la línea de flotación. El agujero fue taponado con éxito, pero después la lancha entró al alcance de otra batería alemana, la W13. Fue alcanzada en la popa, y otro proyectil, que erró el blanco por muy poco, llenó el puente y la cubierta superior de agua. Dos proyectiles volaron después la proa y el pañol delantero, antes de que un tercero diese en el pañol principal, explosionando los 100 000 proyectiles de 2 libras y de munición de los Oerlikon.

Entre las 09,41 y las 09,55 horas los tres buques lanzacohetes situados al norte de la brecha dispararon sus andanadas. De ellas, dos cayeron cortas, alcanzando una de ellas a la LCF 42. Después, tras tender una cortina de humo para ocultar las playas de desembarco, volvieron a Ostende. Los dos buques lanzacohetes del grupo sur lo hicieron mejor. La LCT(R) 363 alcanzó la estación de radar alemana W154, y la LCT (R) 334, a pesar de haber sido alcanzada, batió las defensas de playa cercanas a la orilla. Sin embargo, a las 10,09 horas, la 363 fue alcanzada y tuvo que ser remolcada por la 334.

Mientras tanto, las tres LCG del grupo norte empezaron a bombardear la W15 con sus cañones de 120 mm, pero pronto recibieron impactos precedentes de las baterías alemanas. La LCG(L) 1 comenzó a arder y acabó por hundirse. La LCG(L) 2 fue alcanzada y seriamente dañada, y cuando la LCG(L) 17 viró para ayudarla también recibió un impacto. Una LCS(L) intentó remolcar a la LCG (L)17, pero comenzó a embarcar demasiada agua y la LCH del capitán de corbeta Leefe viró para mantener el cañoneo contra la W15. Después empezaría a ser remolcada, pero resultó hundida al chocar contra una mina.

Dispararon contra un fortín casi a bocajarro, pero no pudieron perforarlo

Las tres LCF del grupo norte también fueron alcanzadas. Su oficial al mando informaría posteriormente:

"A las 09,45 las baterías costeras empezaron a hacer blanco en las dos bandas del buque [LCF 38]. A unos 800 o 1 000 m de la playa se viró 90 grados para poder cañonear los emplazamientos de ametralladoras y las baterías del enemigo. Por entonces habíamos sido alcanzados por unos 10 proyectiles pesados...el pañol estaba en llamas y la parte delantera de la cubierta se encontraba un metro por debajo del agua; la timonera era un matadero, el timón estaba bloqueado, un motor no fucionaba, cinco cañones habían sido desmontados y había fuego en la sala de derrota. Aun así, todo el armamento disponible seguía disparando sin parar sobre el enemigo."

La LCF 36 se acercó y empezó a remolcar a la LCF 38, pero ésta recibió más impactos directos y fue abandonada justo antes de reventar y hundirse.

Las más pequeñas LCS(L) del grupo norte mostraron la misma tenacidad cuando atacaron un fortín y los objetivos adyacentes casi a bocajarro, pero su armamento no podía perforar el hormigón alemán.

El grupo sur no lo pasó mejor. Además de los daños recibidos por las LCT(R), dos de las LCG(L) fueron alcanzadas, pero ambas consiguieron seguir disparando. El oficial artillero de la LCG(L) 10 era el teniente J.W. Harvie, de la Real Infantería de Marina: "Recibimos un impacto directo de un proyectil de 152,4 mm en la cubierta de cañones, detrás de la pieza «B». Mató a mi sargento primero, hirió a varios de los servidores del arma, hizo detonar unos de los sacos de cordita y originó un incendio justo delante del puente". A pesar de estos terribles daños, Harvie mantuvo sus dos cañones en acción. Durante aquel desesperado día, el fuego de las piezas de la LCG (L)10 fue tan intenso que ésta gastó casi dos veces más munición de la que había empleado el Día D y los cinco siguientes.

"Era imposible bajar a la sala de máquinas y navegábamos en círculos"

Las tres LCF también fueron dañadas, aunque sólo la LCF 37 se hundió: su comandante, el capitán de fragata Carlton, narró posteriormente:

"Después de ser alcanzados empezamos a zigzaguear, pero fue inevitable: otro proyectil mató a los servidores de los cañones de popa y el siguiente, en la proa, originó un incendio en el pañol pequeño. Una vez más, el grupo de control de daños hizo un buen trabajo, pero entonces llegó el proyectil que alcanzó el pañol principal y nos hizo volar por los aires. Yo oí el proyectil, pero no recuerdo nada más. Debí permanecer inconsciente durante unos pocos minutos. Cuando volví en mí, el otro único superviviente era mi oficial de Infantería de Marina. No había nada que hacer: la timonera había desaparecido y también los cañones. Estábamos muy hundidos en el agua, con los motores aún funcionando, pero era imposible bajar a la sala de máquinas y navegábamos en círculos. Pude ver una chalupa a unos 20 m y algunos supervivientes que subían a ella, y decidí nadar hacia la misma. Las corrientes eran rápidas, yo estaba aturdido, probablemente por el impacto del proyectil, sangraba y me sentía débil, con mi mano izquierda inutilizada, pero conseguí llegar."

El coraje de Carlton fue típico de la determinación con que combatió la Real Armada aquel día, al igual que la mayoría de aquellos valientes, casi suicidas, de las tres LCS(L) del grupo sur. En una hora y media fueron simplemente barridas mientras perseveraban en su ataque sobre las defensas costeras. Pero quizás los más sobresalientes actos de heroísmo estuvieron protagonizados por las dos LCG(M). La LCG(M) 101 tenía por objetivo un fortín, el W267, en el extremo norte de la brecha del muelle, mientras que el de la 102 era un fortín similar, el W266, en el extremo sur. A las 09,43 horas, la 102 embarrancó y atacó su objetivo, pero sus cañones de 17 libras no pudieron perforar el hormigón de 3 m de espesor, y a los 15 minutos se incendió. Poco después había quedado reducida a un pecio carbonizado varado frente all W266. Sólo hubo un superviviente.

Entretanto, la LCG(M) 101 había abierto fuego sobre su objetivo a unos 2 000 m de la playa. Durante el último kilómetro hasta la orilla empezó a ser cañoneada por el W15 y fue alcanzada por fin antes de encallar. Una vez embarrancada, la parte de proa de la lancha quedó fuera del sector de tiro del W15, pero siguió siendo alcanzada por babor. Apenas 15 m separaban la LCG(M) de la posición enemiga más cercana y, con su cubierta barrida por el fuego de ametralladoras y de cañones de 88 m, ambas torres quedaron tan dañadas que sólo podían disparar por





control local y aún muy esporádicamente. Pasados 20 minutos, el capitán ordenó desencallar a fin de acercarse a un blanco secundario situado algo más lejos. Para entonces, la 101 estaba cribada de agujeros y, a los pocos minutos de haber desembarrancado, volcó y se hundió.

Milagrosamente, sólo dos de los tripulantes de la LCG(M) murieron y cuatro fueron heridos; el resto fue recogido indemne. Pero el total de bajas sufridas en el SSEF por proteger a la fuerza de desembarco fue horrorosamente alto: 172 muertos y desaparecidos y 125 heridos, y sólo siete buques quedaron en condiciones de seguir actuando. Sin embargo, los comandos de la Infantería de Marina llegaron a tierra con pérdidas mínimas y, en pocos días, los buques aliados navegaban por el Scheldt.

LA LCG(M)

La Lancha de Desembarco Artillada (Media) rompió con todas las normas de la guerra convencional. Embarrancaba deliberadamente, ignorando la regla de oro de toda operación combinada: alejarse de la orilla lo más rápidamente posible, avanzando tierra adentro o retirándose al mar. Con una eslora de 45 m y 380 toneladas de desplazamiento, la LCG(M) tenía una tripulación de tres oficiales y 28 hombres, de los que algunos eran artilleros de la Real Infantería de Marina y estaban a cargo de dos cañones de 17 libras montados en torres con un blindaje de 127 mm. A diferencia de otros buques de los Escuadrones de Apoyo, que se adaptaban para llevar diversos armamentos, la LCG(M) fue construida específicamente para la guerra anfibia en el Pacífico. Su blindaje estaba diseñado para resistir proyectiles japoneses de 152,4 mm, pero resultó vulnerable a las municiones perforantes de alta velocidad alemanas de 88 mm. El armamento adicional incluía dos cañones Oerlikon, y sus dos motores diésel Paxman Riccardo de 500 hp producían una velocidad máxima de 12 nudos. La técnica empleada en estas singulares embarcaciones consistía en inundar parcialmente sus tanques de flotación, justo antes de llegar a tierra. Cuando embarrancaban, se arrojaba un anclote por la popa y los tanques de flotación se inundaban completamente. Así se embarrancaba firmemente el casco, lo que proporcionaba una estable plataforma de tiro para combatir a las fortificaciones enemigas. Cuando llegaba la hora de retirarse, se activaba una potente bomba que expulsaba de los tanques 7 000 litros de agua por minuto.

Izquierda: Alcanzado por las defensas alemanas, el LCG(M) 101 se hunde lentamente mientras intenta alejarse de la costa. Arriba, extremo izquierdo: Comandos y tripulantes son rescatados del buque siniestrado. Arriba, izquierda: Entre los vehículos especializados que se emplearon en la incursión estaban los carros barreminas (izquierda) y los Churchill AVRE.



5.° BATALLÓN DE GUARDIAS GRANADEROS

El 5.° Batallón de Guardias Granaderos se formó en Chigwell, Essex, el 11 de octubre de 1941. Al principio y bajo el mando del coronel J.B.G. Hennessy. el batallón formó parte de la la 32.ª Brigada de Guardias. A finales de junio de 1942, la unidad fue transferida a Uxbridge para unirse a la 24.ª Brigada de Guardias, una de las unidades mejor adiestradas del Ejército británico. El batallón dejó Inglaterra el 1 de marzo de 1942 para unirse al Primer Ejército británico en Tunicia. Tras desembarcar en Argel, los Granaderos fueron enviados inmediatamente a bloquear un avance alemán cerca de Beja. Durante la ofensiva final de Tunicia (abril-mayo de 1942), el batallón tuvo un papel secundario en la batalla de "Grenadier Hill". Bajo el mando del teniente coronel Gordon-Lennox, se trasladó después a Medjez-el-Bab. Allí desempeñó un papel decisivo en el asalto de Bou que lanzó la 24.ª Brigada de Guardias. Trasladado a Italia al final de la campaña tunecina, el batallón desembarcó en Anzio el 25 de enero de 1943. En la intensa batalla que estalló a continuación, el batallón perdió 29 de sus 35 oficiales y 560 soldados de un total de 800. El 8 de marzo zarpó rumbo a Nápoles y fue reforzado por el 6.° Batallón. Tras la victoria del Octavo Ejército británico frente a las defensas alemanas de la Línea Gótica en 1944, el 5.° Batallón soportó otro invierno en los Apeninos antes de ser retirado del orden de batalla en febrero de 1945. El 5.° Batallón fue disuelto el 11 de mayo de 1945.

Arriba: La insignia de la 24.ª Brigada de Guardias.

Enviado a la cabeza de playa de Anzio, el 5.° Batallón de los Guardias Granaderos protagonizó una de las más decididas acciones defensivas de la historia de su regimiento.

"Cuando una gran batalla llega a una fase de tablas y el éxito o el fracaso depende de unos pocos hombres, la guerra pasa del nivel de las simples operaciones al de lo dramático." Estas palabras aparecen en la historia regimental de los Guardias Granaderos y pueden dar una idea de las razones por las que, de entre todas las unidades británicas que combatieron en Anzio, fue el nombre del 5.° Batallón de los Guardias Granaderos el que tuvo el privilegio de ser revelado por los censores a la prensa mundial.

El 21 de enero de 1944, el 5.° Batallón se embarcó en cuatro lanchas de desembarco rumbo al golfo de Nápoles. Junto con el 1.er Batallón de los Guardias Escoceses y el 1.er Batallón de los Guardias Irlandeses, los Granaderos formaban parte de la 24.ª Brigada de Guardias, mandada por el general A. Murray. El comandante del 5.° Batallón, el teniente coronel G.C. Gordon-Lennox, había informado a sus hombres de su destino la noche anterior y ahora contemplaba cómo las 243 embarcaciones de la flota invasora aliada se abrían paso a la sombra del monte Vesuvio. Como parte de una fuerza de asalto combinada anglonorteamericana dirigida por el general de división J.P. Lucas, los guardias se dirigían a Anzio, unos 150 km al norte. El viento era fuerte y, mientras la flotilla dejaba a un lado la isla de Capri, el sol matinal arrancaba al mar destellos como zafiros triturados.

La Fábrica cayó por fin, no sin antes haber silenciado a los francotiradores alemanes

No hubo oposición aérea y, al amanecer del 22 de enero, el 5.° Batallón estaba ya a sólo cinco kilómetros de su destino. Los cazas aliados sobrevolaban la zona por delante de ellos mientras las primeras tropas llegaban a tierra, pero la resistencia enemiga prácticamente no existía. Cuando llegaron los guardias a la cabeza de playa de Anzio no había señales de ningún contrataque alemán. Reinaba un silencio espectral, sólo interrumpido por el sonido intermitente de unos pocos proyectiles que explosionaban en la húmeda arena. A medianoche, unos 36 000 hombres y 3 000 vehículos estaban ya en tierra. El 5.° Batallón esperaba pacientemente sus órdenes. Éstas llegaron finalmente el día 23: los Granaderos saldrían de patrulla con el fin de descubrir la situación de las principales defensas alemanas.

Sólo había una carretera que iba hacia el norte desde Anzio, tierra adentro, y a lo largo de ella avanzó al amanecer del día 24 la patrulla de Granaderos del teniente J. Hargreaves. Tras marchar paralelamente a una vía de ferrocarril, los Bren Carrier y los cañones contracarro de la patrulla llegaron sin incidentes a un puente conocidos como el "Paso Elevado". Los hombres se relajaron e incluso consideraron la posibilidad de avanzar directamente hasta las mismas puertas de Roma. Un segundo puente, conocido como el "Terraplén", fue la siguiente etapa, tres kilómetros más adelante por la misma carretera. La localidad de Carroceto estaba justo delante de ellos y el enemigo seguía sin dar señales de vida.

De pronto, empezaron a disparar desde un grupo de edificios situado más adelante. Los guardias sabían que habían identificado el primer bloqueo de carretera alemán fuera de Anzio y se retiraron al Paso Elevado. Tras recibir esta información, el general de brigada Murray ordenó a la Brigada de Guardias que avanzase en fuerza al día siguiente. Una vez libre Carroceto de fuerzas enemigas, no habría ningún obstáculo para el avance de la fuerza principal acorazada aliada. Los defensores alemanes habían sido previamente alertados y se entabló un feroz tiroteo por el control de un grupo de edificios conocido colectivamente como la "Fábrica". Los proyectiles rompedores y fumígenos cayeron sobre las filas de guardias mientras éstos corrían en campo abierto. Finalmente se capturó la Fábrica tras una pesadilla en la que hubo que silenciar a los tiradores alemanes, pero el combate continuaba. Las fuerzas enemigas permanecían atrincheradas en la zona colindante y las bajas

IWM

GUARDIANES DE ANZIO



en los Granaderos ascendían sin parar ante aquel intenso bombardeo de artillería. El batallón ya había perdido 130 hombres, y Gordon-Lennox, herido, hubo de ser evacuado. Éste fue posteriormente sustituido en el mando por el teniente coronel A. Huntingdon.

La Fábrica se había convertido en el punto clave del avance aliado tierra adentro, en un momento en que había por lo menos cinco divisiones alemanas en torno a la cabeza de playa. Las unidades aliadas siguieron presionando en su avance con la esperanza de coger al enemigo desprevenido, pero sin resultados. El avance era angustiosamente lento y, el 4 de febrero, la marcha de la 3.ª Brigada de Infantería hacia Campoleone hubo de detenerse. Los guardias se vieron obligados a rechazar una serie de contrataques de sondeo alemanes y pronto quedó claro que no iba a ser fácil conservar el terreno que habían ganado. "La situación", escribió el general de brigada Murray, "era muy seria".

La noche del 6 de febrero, las cuatro compañías del batallón estaban situadas tres kilómetros al noroeste de Carroceto, flanqueadas por los Guardias Escoceses a la derecha y los Irlandeses a la izquierda. El Regimiento de North Staffordshire estaba al sur. Las compañías estaban peligrosamente aisladas entre sí, separadas por cientos de metros sin defender. Al oír el fuego de proyectiles que resonaba a su alrededor, los guardias comprendieron que se preparaba un nuevo contrataque; sólo era cuestión de tiempo. Ocho días de combate habían minado la fuerzas del batallón, pero el descanso era imposible. El teniente P. Freyberg escribió posteriormente: "Se nos había dado una manta por cabeza, insuficiente cuando incluso los charcos se congelan."

Durante la tarde del 7 de febrero, una patrulla de la 1.ª Compañía localizó tres columnas de infantería alemana que avanzaban hacia el Terraplén desde el oeste. Poco después de que el teniente Hussey pasase esta información al teniente coronel Huntington, en

Fotografía principal: Trincheras como éstas se convirtieron en cenagales a causa de las intensas lluvias y aguanieves. Fotografía inserta, extremo izquierdo: Mientras un soldado británico permanece atento a posibles francotiradores alemanes entre montañas de escombros, vivo testimonio del furioso combate de Carroceto. Frente al fuego enemigo, los guardias se lanzaron hacia un grupo de edificios conocido como la "Fábrica" y aseguraron su objetivo. El combate continuó, sin embargo, con los tiradores alemanes refugiados en edificios aislados (izquierda).

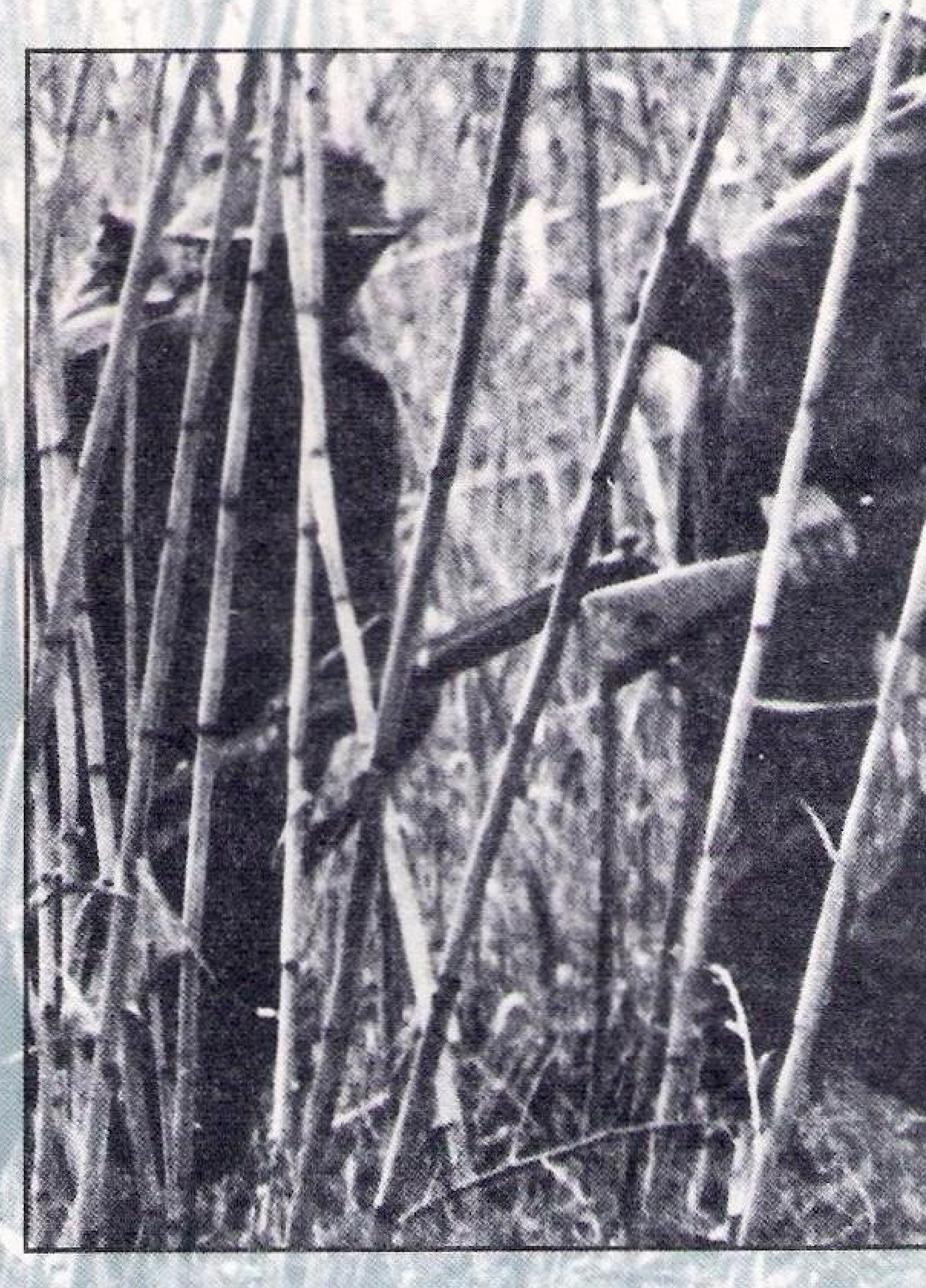
LOS GUARDIAS EN GUERRA

Durante los seis años de guerra el mando de los Guardias Granaderos estuvo a cargo de cuatro tenientes coroneles que contribuyeron a la expansión del regimiento y lograron enviar seis batallones a ultramar. Uno de los problemas más agudos a los que se enfrentó el regimiento fue el de conseguir efectivos humanos. Al comienzo de la Segunda Guerra Mundial se crearon, con una relativa rapidez, los Batallones 1.°, 2.° y 3° con la llegada de un gran número de reservistas procedentes de los Batallones de Entrenamiento y Mantenimiento. De modo similar, durante 1941 se formaron el 4.°, 5.° y 6.° Batallones. Sin embargo, cuando los batallones empezaron a sufrir bajas en Europa y el norte de África, la tarea de encontrar refuerzos adecuados se hizo cada vez más difícil. Durante los años de guerra la talla mínima exigida para formar parte de los Granaderos era de 1,75 m y el regimiento se vio obligado a competir con la industria y otros sectores en busca de personal. Finalmente, el regimiento fue incapaz de mantener el número de batallones originales en campaña: el 6.° fue retirado del servicio activo a comienzos de 1944, y el 5.° un año después. El recluta, una vez aceptado en el regimiento, pasaba ocho semanas en el Cuartel de los Guardias (posteriormente se amplió a 16) donde aprendía las tácticas propias de su unidad en el campo de batalla. Después pasaba al Batallón de Entrenamiento para perfeccionar el aprendizaje de las tácticas de campaña y recibir instrucción con armas. Luego, cada recluta era destinado –según su habilidad y preferencia– a uno de los batallones acorazados o de infantería.

Arriba, derecha: Una patrulla se abre paso a través de la maleza en un intento por descubrir el dispositivo enemigo. Superior, derecha: El Foso y la Cárcava, escenarios de la memorable acción defensiva del 5.° Batallón, aparecen en la parte inferior izquierda de esta fotografía aérea.

el cuartel general del batallón, el enemigo atacó simultáneamente en varios puntos del saliente de Carroceto. Los Granaderos se vieron de repente rodeados por todos sitios. Bajo el mando del capitán N. Johnstone y el capitán T. Browne, respectivamente, la 1.ª y 3.ª Compañías combatieron desesperadamente en una acción de retardo hasta que se vieron obligadas a retroceder a lo largo de una vía de ferrocarril que pasaba por el Terraplén. Huyendo de zanja en zanja, los 50 supervivientes descubrieron que toda la zona era un hervidero de soldados alemanes.


IWM



Entretanto, la 4.ª Compañía del comandante W. Miller estaba siendo atacada desde el cerro de Buonriposo, situado al sur. El North Staffordshire había sido eliminado y el aire se espesaba con el fuego de las ametralladoras, las granadas y los proyectiles de mortero. Miller intentó retirarse a nuevas posiciones situadas al oeste de la Cárcava que protegía el cuartel general de la brigada, pero las dos secciones avanzadas fueron aplastadas por una incesante marea de infantería enemiga, no sin ofrecer resistencia. El teniente E. Collie permaneció firme frente a un grupo de soldados enemigos y vació su fusil y su revólver sobre sus filas. Un cerco cada vez más estrecho de bayonetas alemanas puso fin a la heroica resistencia de Collie.

Sólo la 2.ª Compañía, mandada por el capitán R.J. Martin, permaneció entre el enemigo y los hombres de la plana mayor del batallón y la compañía de plana y mando. Todo lo que quedaba de las posiciones defesivas del batallón era una corta y delgada línea que terminaba en una amplia depresión conocida como la "Cárcava". Más allá de la Cárcava estaba la carretera de Anzio, y si los alemanes conseguían abrirse paso el saliente de Carroceto quedaría aislado y el enemigo tendría vía libre hasta la cabeza de playa aliada.

Tras barrer a la 4.ª Compañía gracias a su superioridad numérica, la infantería alemana se concentró en el cerro de Buonriposo e instaló ametralladoras frente a futuros ataques sobre la Cárcava. Los guardias que estaban en el fondo de la Cárcava no tuvieron ninguna oportunidad, y sus filas fueron aniquiladas por una tupida lluvia de balas. La compañía de plana contestó al fuego enemigo. El teniente C. Hodson emplazó un mortero de 76,2 mm y lo puso a trabajar, enviando una granada tras otra contra los soldados alemanes. El campo de batalla estaba bañado por la luz de la luna mientras el enemigo, gritando y aullando, corría hacia los guardias. El fuego concentrado de la compañía de plana detuvo aquella marea durante unos preciosos minutos, pero la vanguardia alemana consiguió llegar a la entrada de la Cárcava, tras haber hallado un camino por la "Zanja", un canal de irrigación que había impedido su paso.

En aquel momento crítico, brilló el espíritu de combate de los guardias. La zona situada frente de la Zanja estaba en manos del comandante William Sidney, el jefe de la Compañía de Apoyo. Con sólo unos pocos hombres a su disposición, Sidney corrió hasta el borde de la Zanja y se mantuvo en su posición frente al intenso fuego enemigo. Erguido como un poste, Sidney blandió su subfusil Thompson y disparó contra todo alemán que se le ponía a la vista. Cuando su arma se atascó, Sidney se retiró y empezó a arrojar granadas a sus adversarios. Una de ellas explosionó prematuramente, hiriendo a Sidney en la cabeza y las piernas. Aguantando el dolor, Sidney se negó a abandonar su puesto y siguió haciendo frente al asalto enemigo sin ayuda. Cuando por fin la metralla de una granada alemana le obligó a retirarse de la Zanja, Sidney lo hizo consciente de que se había rechazado el primer ataque enemigo y que habían llegado elementos de la Compañía de Apoyo como refuerzo. Por su constante y heroica acción, el comandante Sidney fue condecorado con la Cruz Victoria. Más tarde, al enterarse de la condecoración de Sidney, un guardia herido elogió la tenacidad de su oficial superior: "Bueno, si fue tan duro como los malditos alemanes lo fueron con nosotros, se la merece."

Sin embargo, el peligro en la Zanja aún no había desaparecido. Hasta que el pequeño grupo de alemanes que permanecía atrincherado en el otro lado de la elevación no fuese desalojado, cabía la posibilidad de que el enemigo pudiese lanzar un contraataque relámpago. Conscientes de este peligro, los tenientes



MOD/IWM
ITALIA
Línea Gustav
Roma
Anzio
Ataques aliados
Nápoles
MAR TIRRENO
Operación "Shingle"
enero 1944
Claves
Desembarco aliado
Frente, 1 febrero
Frente, 5 febrero
Frente, 16 febrero
Ataques alemanes
Carroceto
Aprilia
cerro Buonriposo
Cisterna
La Cárcava
El Pase Elevado
Padiglione
Isola Bella
Bosque de Padiglione
Conca
Canal de Mussolini
Anzio
ene.-feb. 1944
Anzio
Nettuno
5.º Batallón
de Guardias Granaderos
La Cárcava, 7-9 febrero 1944
En un atrevido intento de romper el estancamiento del frente italiano durante las primeras semanas de 1944, los Aliados decidieron flanquear las defensas de la Línea Gustav y abrirse paso hacia Roma desembarcando el VI Cuerpo norteamericano en Anzio, un trampolín costero al alcance de la capital. A pesar de la escasez de recursos, el desembarco inicial del 22 de enero fue un completo éxito y la carretera a Roma quedó momentáneamente abierta. Sin embargo, el comandante aliado resultó precavido en exceso y no aprovechó su ventaja inicial. Los alemanes replicaron vigorosamente y enviaron tropas de choque a la cabeza de playa desde toda Europa. En las primeras semanas de febrero tuvo lugar una sucesión de ataques contra el perímetro de Anzio.
Los alemanes atacan
7 feb. Por la noche, unidades de infantería alemana atacan al 5.º Batallón. Los Granaderos combaten tenazmente pero, al amanecer del día 8, las compañías 1.ª y 3.ª están desperdigadas.
Cerro Vallelata
1
3.ª Cia
4.ª Cia
1.ª Cia
Regimiento North Staffs
2
2.ª Cia
Guardias Escoceses
Cerro Buonriposo
El Terraplén
estación
Carroceto
CG
3
La Cárcava
Resistencia a ultranza
7 feb. Atacada por todos lados, la 2.ª Compañía se retira combatiendo a lo largo del terraplén. A pesar de sus numerosas bajas, los Granaderos resistieron el grueso del ataque enemigo durante la noche del 7 al 8 de febrero.
La batalla de la Cárcava
7 feb. Atacada por el flanco y la retaguardia, la 4.ª Compañía es rebasada. En la Cárcava, los soldados de la plana causan fuertes bajas al enemigo.
8/9 feb. La batalla continúa y los Guardias se retiran finalmente al terraplén.
Claves
Posiciones de los Guardias Granaderos
Eje de retirada
Frente, 5 febrero
Ataques alemanes

G. Chaplin y W. Dugdale reunieron a unos pocos guardias y treparon por la cornisa que había entre la Cárcava y la Zanja. Iluminados por la luz de la luna, los guardias empezaron a abrirse paso hacia el sur, decididos a eliminar la resistencia alemana en las cercanías. Disparando su Bren desde la ladera, Chaplin despachó a varios alemanes antes de que su arma se atascase. El subfusil de Dugdale sufrió el mismo destino. En aquel punto, los guardias se encontraron cara a cara con un grupo de alemanes deseosos de venganza. Con rápidos reflejos, Chaplin recogió el fusil de un soldado enemigo caído y devolvió el fuego. Al darse cuenta que se lo jugaban todo a una carta, los guardias cubrieron a toda velocidad los 10 m que había hasta la Cárcava: sobrevivieron ilesos de aquella ordalía. Entonces eran las 03,30 horas, y un segundo ataque alemán en la Cárcava era inminente.

Conscientes de que aún tenían la victoria al alcance de la mano, los soldados alemanes se lanzaron contra los guardias. Sin embargo, la lluvia incesante de fuego de armas portátiles de los Granaderos ahogó los gritos de batalla del enemigo. Aún más les desmoralizó la habilidad del oficial de artillería, el comandante Greig, que dirigió el fuego de sus armas directamente contra el umbral de la propia Cárcava. Al amanecer hubo un significativo descenso en la frecuencia de los ataques enemigos. Durante toda la noche, los guardias habían estado cargando sin vacilar, y ahora la luz matinal les permitió contemplar el campo de batalla. La sangre corría bajo los cuerpos de los alemanes que cubrían el terreno, y los guardias se sintieron aliviados al ver a los restantes elementos de la 2.ª Compañía del capitán Martin abriéndose paso a lo largo del Terraplén. Aislada de la plana mayor, la compañía había pasado la noche repeliendo el grueso de la columna alemana.

La Cárcava estaba ahora en manos de 29 guardias y 45 norteamericanos. Mientras éstos fueron enviados para cubrir el camino que había entre la Cárcava y el Terraplén, Huntington dividió en tres grupos a los hombres que aun no estaba heridos. El teniente Lyttleton y siete hombres fueron colocados al sur de la Cárcava; el teniente Dugdale y el teniente Hodson junto a siete guardias más fueron responsables de mantener la entrada norte; y el teniente Chaplin, con ocho hombres bajo su mando, recibió órdenes de cubrir la Zanja. La intensa lluvia que había estado cayendo durante toda la tarde se tornó en aguanieve, y los guardias se prepararon para el ataque alemán.

El primer asalto fue rechazado, pero los alemanes estaban decididos a abrirse paso. El Diario de Guerra de los Granaderos describe así su intento final, condenado al fracaso:

"Siguió el ya familiar avance a la Zanja y la imagen de más maltrechos alemanes caminando arriba y abajo en busca de un paso... "El enemigo que era lo bastante imprudente para llegar al alcance de las granadas era eliminado, y el trecho de la Zanja más cercano a los defensores de la cornisa se convirtió en un matadero".

Los guardias mantuvieron el terreno hasta las primeras horas del 9 de febrero, pero se vieron obligados a retirarse cuando el aguanieve convirtió el lecho de la Cárcava en un río de barro. Los hombres del teniente coronel Huntington hicieron lo que se les pidió y ahora, consciente de que estaban debilitados por aquella ordalía interminable, éste organizó una retirada por la salida sur de la Cárcava.

El batallón mantuvo su nueva posición durante otras 12 horas, a pesar de la pérdida de Huntington, quien cayó víctima del fuego de una ametralladora durante uno de los muchos y feroces ataques alemanes. Los Guardias Escoceses, vapuleados por el fuego enemigo, se vieron obligados a retirarse de Carroceto hacia el Terraplén. Los Aliados habían vuelto al punto de partida y el elemento sorpresa se había perdido. Sin embargo, para el 5.º Batallón de los Guardias Granaderos, ahora de reserva en el Paso Elevado, el honor se había mantenido. El 12 de febrero, el comandante del 15.º Grupo de Ejércitos, el general Harold Alexander, rindió tributo al batallón, diciendo que "había luchado en la mejor tradición de la larga historia militar de la Brigada de Guardias."

Aunque el general de brigada Murray era consciente de que la zona norte de la cabeza de playa de Anzio iba a ser difícil de mantener frente a los constantes contrataques alemanes, no tenía ni idea de que el destino de toda la fuerza de invasión dependería del 5.º Batallón de los Guardias Granaderos. Abajo, izquierda: El batallón, con el comandante William Sidney en primer término, formado durante la entrega de condecoraciones. Abajo: El general Alexander condecora a Sidney con la Cruz Victoria en reconocimiento a su bravura frente al fuego enemigo. Al comienzo de la guerra, quienes solicitaron alistarse en el regimiento pasaron directamente de la vida civil a Sandhurst. Si demostraban su valía como oficiales cadetes se les enviaba al Batallón de Entrenamiento. Después, sin embargo, los oficiales en potencia se sometían a la misma disciplina y entrenamiento de los Guardias, antes de pasar a Sandhurst. De este modo, los futuros oficiales sabían exactamente qué darían de sí en la batalla los hombres que estaban bajo su mando.



